Джимми Коллинз

ЛЕТЧИК ИСПЫТАТЕЛЬ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Это не просто замечательное литературное произведение, это — чистосердечная, глубоко правдивая исповедь талантливого летчика, обреченного условиями капиталистического авиационного производства на полуголодное существование, случайные заработки в преступно-опасных полетах и наконец на гибель в одном из них. Попав в крайнюю нужду, Джимми Коллинз взялся за проведение весьма рискованного испытания одного опытного пикирующего бомбардировщика. Он прекрасно понимал весь авантюризм организации эксперимента, сознавал чрезвычайную опасность своей работы в воздухе. Но другого выхода у летчика не было — надо кормить и себя, и семью… Автор ярко, я бы сказал, талантливо повествует о ходе испытаний, своих злоключениях и курьезах в полетах. Но не это берет за душу. Коллинз подробно описал и свое… последнее испытание самолета на пикирование. Мужественному, высококвалифицированному летчику, попавшему в безысходные тиски нужды, развязка была настолько ясна, что он технически обоснованно изложил на бумаге свою будущую и, как оказалось, очень близкую гибель. Впоследствии выяснилось и еще одно леденящее душу обстоятельство: главу о собственной гибели Коллинз писал для того, чтобы дать… заработать своему другу-журналисту на сенсационной статье.

Оставлено правописание 1939 года — «итти», «во-время» и т. д.

- Джимми Коллинз
  -
  - Предисловие
  - Предисловие к американскому изданию
  - Тем, кому это интересно
  - Возвращение на землю
  - Без пяти минут столкновение
  - Сухой мотор
  - Воображение
  - Своеобразный штопор
  - Все не так
  - Эффектный маневр
  - Смерть на футбольном поле
  - Неудачный дебют
  - Как сгорел самолет Гэйтса

- ○ Друзья на двойном управлении
- ○ Не оступитесь!
- ○ Любитель поскулить
- ○ География и погода
- ○ Вот оно как!
- ○ Не убедил
- ○ Монк Хантер
- ○ Нервы не выдержали
- ○ Уилл Роджерс в воздухе
- ○ Он так и не узнал
- ○ Мечта Бонни
- ○ Случай с маисовой трубкой
- ○ Невинная шутка
- ○ На зло
- ○ И на том спасибо!
- ○ Путевые зарисовки
- ○ Мексиканская выпивка
- ○ Неблагодарное занятие
- ○ Еще бы немножко…
- ○ Бежать, бежать, бежать!
- ○ Бой на большой высоте
- ○ Глазами профессионала
- ○ И стыдно же мне было!
- ○ Помощник
- ○ Моя победа
- ○ Нечаянная радость
- ○ Как ни назови…
- ○ «Да, сэр»
- ○ Лунный свет и серебро
- ○ На высоте пяти миль
- ○ Крылья над Экроном
- ○ Слезы и шалости
- ○ Через континент
- ○ Летчик добирается домой
- ○ Доброта убила
- ○ Первая авария
- ○ Плохой пророк
- ○ Лучше знать меньше…
- ○ Скрытые пороки
- ○ Смерть отдыхает от трудов
- ○ Сознался
- ○ Было времечко…
- ○ С лучшими намерениями
- ○ Постарался для армии

    - В защиту
    - Я умер
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6
    - 7
    - 8

Джимми Коллинз
Летчик испытатель

Предисловие

Перед нами незаурядная книжка. Автор ее — выдающийся американский летчик Джимми Коллинз. Примечательна судьба Коллинза, его борьба за «мечту» и его трагическая, безвременная гибель.

Буржуазия хорошо отдает себе отчет в том, какое могущественное и обоюдоострое оружие представляет собой авиация, какую исключительную, если не решающую роль она сыграет в будущей войне. Поэтому, тщательно подбирая кадры летчиков, она доверяет свою могущественную технику только верным ей людям. Трудящемуся человеку, а особенно рабочему, почти невозможно стать летчиком даже в Америке, несмотря на ее пресловутый «демократизм».

Исключительные летные способности Джимми Коллинза, его природная одаренность, энергия и настойчивость, его желание летать во что бы то «и стало преодолели все препятствия. Рабочий и пролетарий по происхождению, оставшийся сиротой и добывавший средства к существованию с шестнадцати лет собственным трудом, он в конце концов все же попал в военную летную школу. О строгости, с которой подбираются летные кадры в США, можно судить по тому факту, что из ста четырех молодых людей, принятых вместе с Джимми, окончили школу всего лишь восемнадцать человек. Более того. По окончании курса из восемнадцати «счастливчиков» только четверо были допущены к дальнейшим занятиям — тренировке на летчиков истребительной авиации.

Джимми не хотел служить в армии, ему не за что было воевать. Он пошел в военную школу для того, чтобы научиться летать. У него не было денег и, следовательно не было возможностей овладеть летной техникой иным путем. Ведь в Америке не существует массовых аэроклубов, в которых всякий молодой рабочий может стать летчиком без отрыва от производства! В любой капиталистической стране, для того чтобы стать членом аэроклуба и научиться летать, нужно иметь как минимум собственный самолет…

Джимми не за что было воевать. И поэтому, несмотря на соблазнительное предложение — стать инструктором школы военных летчиков, он сразу же после сдачи испытаний в школе ушел из армии. Он был молод, плохо разбирался в окружающем и рассчитывал скоро получить работу. У него были все основания к этому: школа дала ему звание «летчика-эксперта» — пилота высшей квалификации.

Действительность жестоко разочаровала молодого пилота. В придавленной экономическим кризисом Америке свирепствовала безработица. На «вольном рынке труда» Коллинз так и не смог найти работу по специальности. Голод и безработица заставили его вернуться в армию и занять место инструктора в одной из летных школ.

Нам, гражданам Страны Советов, которым Советская Конституция гарантирует право на труд, кажется диким и невероятным тот факт, что высококвалифицированный летчик не может найти себе работу по специальности. Но такова суровая действительность всякой капиталистической страны…

Джимми Коллинз был разносторонним, талантливым человеком. Ему нужен был не только хлеб. Ему нужна была пища для его пытливого ума. В книгах пытался Джимми найти разрешение мучительных вопросов, которые вставали на каждом шагу. Он увлекся Бернардом Шоу и стал ярым последователем его мелкобуржуазного, беззубого «социализма». Увлечение книгами Шоу сделало Коллинза пацифистом, и он ушел из армии, — на этот раз навсегда.

Началась борьба за существование, которая скоро излечила Коллинза от мелкобуржуазных теорий, возродила в нем классовое самосознание. «Я противился идее коммунизма, — писал он, — но шаг за шагом, — а я упорно не сдавался — прекрасная в своей четкости логика коммунизма смела все мои сомнения, и я был вынужден признать, что только большевики нашли исчерпывающее и правильное разрешение загадки того мира, в котором я жил. Я стал считать себя коммунистом… Сначала мне была не вполне ясна классовая основа моих убеждений, и я не сознавал, что я лишь силой особых обстоятельств оторван от своего класса и связан с представителями класса, мне совершенно чуждого». (Коллинз работал летчиком у частных владельцев самолетов — нечто вроде воздушного шофера. — *М. В.*)

Сделанные выводы определили всю дальнейшую судьбу Коллинза. Он твердо стал в ряды бойцов за дело рабочего класса и до самой смерти не отступал от своих убеждений. Незадолго до смерти Джимми вступил в коммунистическую партию США. Он отдал себя целиком в распоряжение партии и самоотверженно выполнял все ее поручения.

По инициативе Коллинза создан профессиональный союз гражданских летчиков, до того не существовавший в США. Этот союз, или, как его называют в Америке, «Объединение американских летчиков имени Джимми Коллинза», нерушимо хранит верность принципам своего организатора. Это видно хотя бы из телеграммы, опубликованной в американской

коммунистической газете «Сандей Уоркер» в октябре 1936 года:

> «Авиационному отряду «Мундо обреро». Мадрид. Испания.
>
> Приветствуем авиаторов, верных испанскому народному правительству, борющихся за демократию против фашистской реакции. Обязуемся оказывать помощь этой мужественной борьбе.
>
> Объединение американских летчиков им. Джимми Коллинза».

Новые убеждения летчика, уже приобретшего благодаря своей талантливости некоторую известность в стране, недолго оставались тайной для работодателей.

Вскоре хозяин Джимми — один из крупных американских капиталистов, у которого он служил в качестве «частного летчика», — обнаружил в кабине своего самолета коммунистическую литературу и организационный материал нового объединения американских летчиков. Все это принадлежало Джимми, и этого было достаточно, чтобы молодой пилот очутился на улице…

Буржуазия умеет мстить людям из рабочего класса, сохранившим верность своему классу и не оправдавшим ее надежд. Для Коллинза наступили еще более тяжелые дни. Несмотря на свою высокую квалификацию и признанный талант, он до конца своей жизни так и не смог найти себе постоянную работу, обеспечивающую хлеб и кров ему и его семье. Он жил за счет случайных заработков и стал завсегдатаем аэродрома Рузвельта, крупнейшего аэропорта страны, куда в поисках работы стягивались «вольные стрелки» — безработные летчики со всей Америки. Ему приходилось добывать средства к существованию тем, что он обучал своему искусству богатых владельцев самолетов.

Этот выдающийся летчик был доведен до того, что собирался бросить свою чудесную профессию и перейти в одну из газет, которая охотно печатала его заметки о его полетах и об интересных случаях из летной практики его товарищей по профессии.

Хроническая безработица сделала Коллинза неразборчивым. Он вынужден был принять предложение одной авиационной компании — испытать новый самолет в пикирующем полете. Это была более чем опасная работа, на которую соглашался редкий летчик, да и то только в том случае, если его к тому вынуждали обстоятельства.

Подобные испытания составляют специфическую особенность

американской авиации, и на них следует остановиться подробнее. Ни в одной стране мира нет необходимости подвергать новые военные самолеты таким строгим испытаниям, каким подвергаются американские бомбардировщики. Это объясняется вот чем. Во всех странах бомбардировщики, «нацеливаясь» на какой-нибудь объект, довольно круто планируют над ним и бомбят его с этого режима полета. Американские бомбовозы пикируют прямо над целью и начинают бомбить только тогда, когда достигнут перпендикулярного положения над самым объектом. При таком способе бомбежки вероятность попадания сильно увеличивается, но он требует особо прочных, прошедших специальные испытания самолетов.

Испытания новых бомбардировщиков, за которые взялся Джимми Коллинз, граничили с издевательством над человеком, готовым взяться за любую работу, лишь бы она спасла его от голодной смерти… Они состояли в том, что, кроме обычных в таких случаях эволюций, летчик должен совершить несколько пикирующих полетов с высоты в шесть тысяч метров и с выходом из пике в восьмистах-тысяче метров от земли. При пикировании с такой продолжительностью падения самолет достигает огромной скорости (в одном из последних пике Коллинз достиг четырехсот шестидесяти миль, то есть семисот шестидесяти шести километров в час!) и при выходе из пике испытывает чудовищные перегрузки. Редкая машина выходит целой из подобного испытания, а громадная скорость делает парашют бесполезным для летчика. Это значит, что пилот остается жив лишь в том случае, если останется цела машина. Только в странах капитала, где жизнь трудящегося не представляет никакой ценности, возможны испытания, сопряженные с таким риском!

У нас это было бы невозможно. Советские летчики чувствуют внимание своего народа, отеческую ласку своего лучшего друга — мудрого Сталина.

Товарищ Сталин всегда сам следит за деталями каждого ответственного перелета.

Товарищ Сталин бережет жизнь летчиков, радуется их достижениям.

Совсем иная картина в буржуазных странах. Там никто не помогает талантливому пилоту пробивать себе дорогу в жизнь. Его хозяева-капиталисты дорожат машиной больше, чем человеком.

Джимми Коллинз разбился, испытывая новый бомбардировщик. Он взялся за эту работу, спасая себя и свою семью от голодной смерти. Он пал жертвой своей высокой принципиальности и честности.

Среди летчиков буржуазных стран есть и другие примеры, свидетельствующие о беспринципности, продажности, оголтелом приспособленчестве. У всех на памяти такой пример: это бывший однокашник Коллинза летчик Линдберг, растерявший свой талант, свое авиационное мастерство, а заодно и свое человеческое достоинство и продавшийся фашистам.

После трагической смерти Джимми Коллинза друзья собрали разбросанные по американским газетам его заметки и издали их отдельной книжкой. Эта книга и предлагается здесь вниманию советского читателя. И я горячо рекомендую ее — особенно нашим молодым летчикам и нашей героической молодежи.

Книга Коллинза свидетельствует о том, что автор ее был не только блестящим летчиком, но и тонким наблюдателем, талантливым литератором.

Книга Коллинза с неподдельным юмором, за которым часто скрывается горькая усмешка, рассказывает нам о положении летчиков в одной из передовых в технико-экономическом отношении капиталистических стран.

Наши летчики живут полнокровной, творческой жизнью. Они окружены величайшей заботой партии и правительства, трогательной любовью народов своей родины. Их опасный и благородный труд пользуется вниманием и почетом, стал делом славы, доблести и геройства. Если проследить за стремительным и победоносным движением вперед нашей авиации, то каждому станет ясно, какие перспективы у Советского воздушного флота, у советских летчиков — пламенных патриотов социалистической родины! Но такой же труд их собратьев по профессии за советским рубежом низведен до степени ремесла. Вместе со всеми трудящимися летчик, если он не принадлежит к правящему классу, обречен в капиталистических странах на безработицу, голод и нищету. Труд его не ограничен никакими рамками и не охраняется никакими законами. И часто летчик может заработать кусок хлеба для своей семьи только ценой собственной жизни. Он идет на это, хотя как специалист трезво отдает себе отчет в том, что идет на верную гибель. Он берет эту «работу», потому что у него нет и не предвидится никакой другой…

Книга Коллинза глубоко поучительна. В этой книге, как в зеркале, отражаются мысли зарубежных летчиков — выходцев из рабочей и мелкобуржуазной среды; в ней рисуется их тяжелая жизнь, и она — что самое важное — свидетельствует о том, как у них просыпается классовое сознание. Они ищут руководства в своей борьбе. И они находят его в коммунистической партии.

М. Водопьянов

Предисловие к американскому изданию

Джимми Коллинз не раз пытался переменить свое имя на Джим Коллинз, и всегда неудачно. Что-то в нем было, почему все называли его Джимми. Правда, свой замечательный очерк о пикирующих полетах он поместил в «Сатердэй Ивнинг Пост» за подписью «Джим Коллинз», но друзья без конца изводили его, уверяя, что он «зазнался», и свои статьи для нью-йоркской «Дэйли Ньюз» он опять стал подписывать «Джимми».

Его очерк из «Сатердэй Ивнинг Пост» *Возвращение на землю*, который вошел в эту книгу, — самый значительный авиационный рассказ из всех, что мне приходилось читать; а я как редактор газеты и бывший редактор журнала прочел сотни таких рассказов.

Джимми писал свои заметки сам, до последнего слова. Ни одной строки не было добавлено или снято в тех его материалах, которые появились в «Дэйли Ньюз». Если в них говорилось что-нибудь нелестное про других летчиков, Джимми либо изменял имена, либо вовсе не называл своих героев.

Джимми окончил военно-воздушные школы при аэродромах Брукс и Келли. Коллинз был в числе четырех, отобранных для специализации на истребителях, а это значит, что его считали одним из наиболее талантливых из всего выпуска. Позднее Джимми стал самым молодым инструктором на аэродроме Келли.

Я имел счастье некоторое время учиться под руководством Джимми. Он был отличным учителем, умел точно разъяснить, чего он требует от ученика и почему. Он сразу же сказал мне, что у меня нет чувства координации. Он говорил: «Чувства координации недостает всем начинающим, но у вас это просто какой-то порок». Автомобиль можно вести вперед и назад, вправо и влево. Самолет не может лететь задом. Он летит вперед, вправо, влево, вверх и вниз. Координация, о которой постоянно твердил Джимми, заключается в том, что, когда вы забираете, положим, вверх и вправо, вы должны прочертить в воздухе между двумя заданными точками одну ровную дугу, а не ломаную линию, которая то выпирает горбом, то приближается к горизонтали.

Почти каждого тупицу можно выучить кое-как летать, если у него есть терпение и он согласен оплатить вдвое или втрое больше уроков, чем требуется среднему человеку. Но летать, как летал Коллинз, может только тот, кто для этого рожден. Он был ритмичен и слажен, как хороший оркестр. Он по природе своей

был авиатором. Он летал, словно у него у самого были крылья, и в воздухе чувствовал себя удобнее, уютнее, больше в мире с самим собой и с жизнью, чем на земле, где он порой казался себе неудачником.

Джимми говорил так же хорошо, как писал, пил меньше, чем большинство летчиков, то есть совсем немного, и курил, как хороший курильщик.

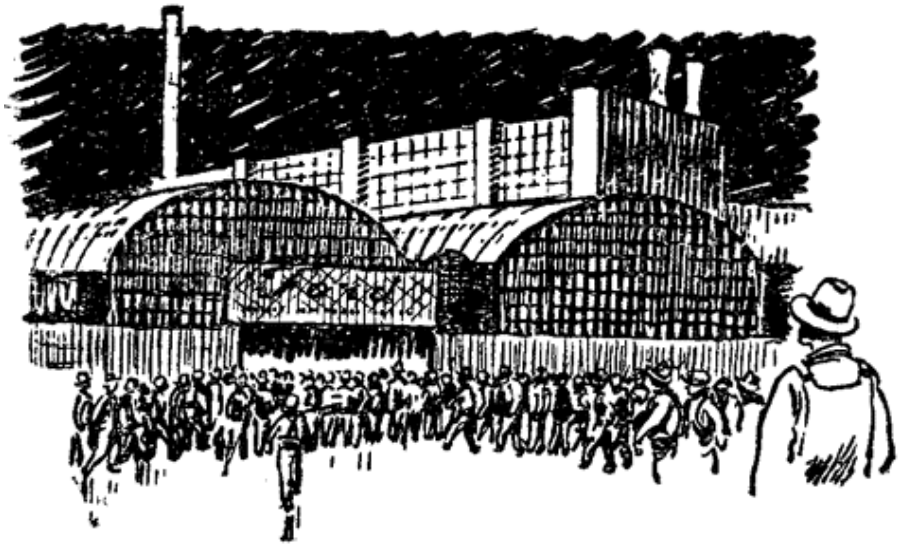
Почти до конца, до тех последних лет, когда кризис и самая профессия Джимми углубили морщины на его лице, его можно было назвать «красавцем», хотя упоминать об этом при нем не рекомендовалось. У него были светлые волнистые волосы, голубые глаза, ровные белые зубы, он часто улыбался и по внешности вполне подходил на роли романтических героев Холливуда.

Он был самым бесстрашным человеком, какого я когда-либо знал. Впрочем, нет, — это неверно. Я знавал и других летчиков, которым чувство страха, казалось, не было знакомо. Коллинз был не менее смел, чем они. Что бы ни говорили энтузиасты, летное дело всегда таит в себе много опасностей, а Джимми избрал самую опасную его отрасль — пикирующие полеты. В *Возвращении на землю* он объясняет, почему он это сделал. Он говорит, что пошел на это ради денег, и это отчасти верно, но, думается мне, не совсем верно. Мне кажется, что ему нравилось тягаться со смертью, — чья возьмет. Как бы там ни было, он решил, что полет, который стоил ему жизни, будет его последним полетом. Не думаю, что он остался бы при этом решении. Я уверен, что ему доставляло большое удовольствие, когда все вокруг говорили: «Сегодня Джимми будет испытывать на перегрузку бомбардировщик».

Мак-Кори, фотограф, работавший рядом с ним в редакции, рассказывает, что он как-то сказал Коллинзу: — Джимми, ведь вы теперь неплохо зарабатываете своими заметками. Почему бы вам не бросить эти ваши испытательские фокусы? — И Коллинз ответил: — Я и брошу. По договору я должен проделать на этой машине двенадцать полетов, а я их провел одиннадцать. Следующий будет последним. — Потом он замолчал, улыбнулся своей ясной улыбкой и добавил: — И очень возможно, что будет.

Джозеф Мэдил Паттерсон

Тем, кому это интересно



Я — гражданин Северо-Американских Соединенных Штатов. Я родился в Уоррене, штат Охайо, 25 апреля 1904 года. Я младший из троих оставшихся в живых детей — еще четверо умерли. Мой дед со стороны отца приехал в Штаты из Ирландии. Он был по профессии корзинщик, а по вероисповеданию — протестант. Отец мой был рабочий, каменщик. Он умер, когда мне было пять лет. Моя мать была родом из Пенсильвании; она мыла полы, брала на дом стирку, шила, пекла, продавала свои рукоделия, работала по ресторанам и, таким образом, с помощью сердобольных соседей, родственников и моей старшей сестры, — когда та подросла настолько, что смогла работать, — дала мне возможность окончить начальную школу и два года проучиться в средней школе. Потом она умерла.

Мне было шестнадцать лет. Сестра не могла содержать меня. Я пошел работать в обувной отдел резинового завода Гудрича в Экроне, штат Охайо.

Я проработал там год и решил, что условия невыносимые, а перспектив — никаких. Я попросил разрешения работать неполное время в ночной смене. Разрешили. Заработок мой уменьшился, но зато днем я мог теперь ходить учиться.

Три года я работал на заводе по ночам, а днем учился. Так я окончил среднюю школу и прошел первый курс в Экронском колледже. Затем я подал заявление в Начальную школу военно-воздушных сил США; меня подвергли медицинскому осмотру, признали годным и приняли. Со мною вместе было принято еще

сто четыре человека. Все мы числились на военной службе в качестве курсантов-летчиков.

Через год, в марте 1925 года, я в числе восемнадцати человек окончил военную школу высшего пилотажа на аэродроме Келли, в Сан-Антонио, штат Техсас. Из ста пяти поступивших курс прошли только восемнадцать самых способных, остальным доучиться не дали. Из этих восемнадцати четверых отобрали для специализации в полетах на истребителях. Я оказался в этой четверке. По окончании школы высшего пилотажа я был уволен в запас в чине младшего лейтенанта резерва военно-воздушных сил США (ныне Воздушный корпус).

Став, таким образом, летчиком запаса, я вернулся в Экрон и убедился, что моя новая профессия никому не нужна. Я пробовал получить место летчика на почтовых самолетах Северной воздушной линии в Кливленде, но мне сказали, что у меня слишком маленький стаж. Я пробовал получить работу в авиационной компании Мартин в Кливленде и не смог. Жить мне было не на что. Я решил вернуться на резиновый завод и с осени снова начать учиться. Я получил место на заводе компании Гудъир.

Но я уже не мог свыкнуться с прежней работой. Я ушел с завода, взял свой единственный чемодан и весь свой капитал — восемьдесят долларов — и поехал в Коломбос, штат Охайо, где был запасный аэродром. Там я летал две-три недели, ночевал в пустом клубе и питался при бензинозаправочной станции на той же улице. Я, конечно, ничего не зарабатывал, так как машину мне давали только для тренировки. Я попросил предоставить мне двухнедельную работу на военном аэродроме Райт. Работу мне дали и заплатили за нее. Оттуда же я запросил о предоставлении мне шестимесячной работы на аэродроме Сэлфридж. Эту работу мне тоже дали и, пока я был там, платили мне жалованье, как младшему лейтенанту.

Когда срок моей работы в Сэлфридже истек, я попросил продлить его еще на шесть месяцев, но мне отказали, потому что средств на оплату такого рода работы больше не было. Впрочем, я узнал, что имеется некоторый резервный фонд на оплату жалованья курсантам и что, если я захочу вновь зачислиться в армию на эту должность, мне могут предоставить ее на шесть месяцев. Я решил, что сначала попытаюсь получить работу у Форда, а если не выйдет — приму предложенные здесь условия.

Форд как раз в это время разрабатывал свою идею трехмоторных самолетов. У него был авиазавод в Дирборнском аэропорте. Аэродром Сэлфридж расположен возле самого Детройта, и я поехал в Детройт и попросил дать мне место

пилота у Форда, в Дирборнском аэропорте. Мне сказали, что единственный способ получить место пилота — это сначала поступить на автомобильный завод, откуда меня со временем переведут на авиазавод, а затем уже на воздушную линию Детройт — Чикаго в качестве пилота. Целую неделю я каждое утро выстаивал длинную очередь и, наконец, получил работу на автомобильном заводе. Мне вручили значок с номером и велели на следующее утро явиться в такой-то отдел.

В тот день, когда мне предстояло начать работать у Форда, я рано утром сел в трамвай и поехал на завод. На мне было рабочее платье и значок с номером. По обе стороны от меня в ряд сидели рабочие. Второй, такой же длинный ряд тянулся напротив. Они сидели, понурив головы, с ничего не выражающими лицами, на коленях держали котелки с обедом, глаза безжизненно смотрели в пространство. Вагон качало и подбрасывало на ходу, и люди качались и подпрыгивали в нем безвольно, как трупы. Меня охватило чувство невыразимого ужаса. Я успел позабыть резиновый завод. Теперь я снова о нем вспомнил, но то, что я вспомнил, было не так страшно. Эти рабочие представлялись мне не людьми, а вещами, до ужаса схожими между собой, униженными, безнадежными, — мертвыми частями каких-то нелепых машин. Я чувствовал, как моя индивидуальность и мое самоуважение утекают куда-то капля за каплей. Я не мог стать частью этого. Не мог! Даже ненадолго. Даже с тем, чтобы попасть на авиазавод, а потом стать пилотом. Даже для этого. Нет! Ни за что на свете! Жизнь слишком коротка. Военная школа — и то лучше. Я сошел с трамвая у завода. Я смотрел, как рабочие входили в заводские ворота. Стоя на другой стороне улицы, я содрогался. Следующим трамваем я вернулся в город. У меня было ощущение, что я оставил позади тюрьму, в которую меня чуть не посадили. Я поехал на аэродром Сэлфридж и опять поступил в военную школу.

Я стал задумываться. Что мне делать, когда эти шесть месяцев пройдут? Вернуться в Экрон, работать на заводе, учиться? Мысль о заводе была невыносима. За диплом об окончании колледжа не стоило платить такой ценой. Кроме того, это значило уйти из авиации. Но как же быть? Остаться в авиации? Остаться в армии? Как? В качестве курсанта? Это мне не улыбалось. В качестве офицера? Трудно будет добиться офицерского чина, да если и добьюсь, что мне, собственно делать в армии? Уйти, попытать счастья на воле? «Воля» была холодная, неприветливая. Я уже научился бояться ее. Шансы на успех на воле невелики. В армии тепло, никаких забот. Ну что ж, попробую добиться офицерского чина.

Через два месяца после моего внезапного решения не итти на завод я сдал военные экзамены и получил офицерский чин. Но горе в том, что я начал читать. Мне пришло в голову чтением заменить курс гуманитарных наук. И случайно я набрел на Бернарда Шоу. Мне был двадцать один год. Всю жизнь я остро ощущал противоречия, окружавшие меня, и всю жизнь они меня мучили, и я боролся с ними, пытаясь самостоятельно и по-своему их разрешить. Шоу открыл мне целый новый мир, который я с жадностью стал изучать. Меня перевели на должность инструктора на аэродром Брукс, в Тексасе. Там мне жилось неплохо. Я продолжал читать Шоу. Идея социализма с самого начала показалась мне глубоко правильной. Я был согласен с тем, что капитализм — зло. С религией я покончил еще раньше. Но я помню, что все это меня не удовлетворяло. Снова и снова являлась мысль, — а что же нужно делать? И я помню, как мало, устраивал меня единственный ответ, который я мог вычитать в произведениях Шоу, — что нужно проповедывать и надеяться: авось другие проповедники в других поколениях будут продолжать это благое дело до тех пор, пока некое туманное грядущее поколение в далеком и смутном, прекрасном и совершенном будущем не пожнет плодов этих проповедей и не заживет согласно им — или, может быть, это произойдет постепенно, путем эволюции, как легкие развиваются из жабр.

До конца 1927 года я служил в воздушных силах, работал инструктором и читал Шоу. В самом начале 1928 года меня перевели с аэродрома Брукс в Сан-Антонио, штат Тексас, на аэродром Марч в Риверсайде, Калифорния, тоже на работу инструктора. К этому времени я уже считал себя социалистом. Я также считал себя пацифистам. В двадцать четыре года быть убежденным социалистом и пацифистом и в то же время профессиональным военным — значит для всякого добросовестного человека стоять перед довольно серьезной дилеммой.

В те дни, когда я обучал военных летчиков и читал книги о социализме, у меня еще было что-то, что я по старой памяти наивна называл моральными устоями, — скверные пережитки раннего и энергичного религиозного воспитания. Поэтому я решил, что единственный моральный выход для меня — это уйти из армии. «Мораль» в этом случае подкрепляли кое-какие практические соображения. Во-первых, у меня за плечами было уже четыре года работы в качестве военного летчика. Во-вторых, я надеялся, что для моей специальности теперь имеется вольный рынок, на котором я могу продать эту специальность за гораздо более высокое жалованье, чем то, что мне платили в армии.

По всем этим причинам я в апреле 1928 года вышел в отставку и поступил на предложенное мне место инспектора по самолетам и моторам в только что организованном авиационном отделе Департамента торговли. В Вашингтоне меня наскоро ввели в курс моих новых обязанностей, после этого я отправился с министром Мак Крэкеном в длительный полет по всем Штатам, а затем получил в свое ведение район Нью-Йорка и обосновался на аэродроме Рузвельта.

Должность оказалась совсем не по мне, потому что помощников мне не дали, а работы было столько, что и с двумя-тремя помощниками я не мог бы с нею по-настоящему справиться, и еще потому, что мне приходилось выполнять слишком много бумажной и канцелярской работы и почти не приходилось летать.

И через шесть месяцев, получив прибавку к жалованью и рекомендательное письмо, я ушел из департамента и поступил на авиалинию Кэртиса, где почувствовал себя гораздо лучше, так как работа там была почти исключительно летная.

Моя работа скоро обратила на себя внимание компании Кэртис «Аэропланы и моторы», и меня пригласили туда на должность старшего летчика-испытателя, которую я и занял в ноябре 1928 года.

Я проработал у них шесть месяцев, главным образом на военных машинах, и когда я заявил, что ухожу, намереваясь перейти на лучшую, как мне тогда казалось, работу, меня уговаривали остаться.

Почти год после этого я был вице-президентом небольшой авиационной фирмы. Дела компании шли неважно. Кризис свирепствовал во-всю. Действий этой компании я не одобрял. В начале 1930 года я ушел оттуда.

Отказавшись от поста вице-президента в авиационной компании, я стал летать частным образом — возил владельцев частных самолетов, богачей, а в промежутках между рабочими периодами переживал длинные полосы безработицы. Но после ухода из армии я много читал и думал о всяких социальных вопросах. Я открыл «радикальную» нью-йоркскую прессу. Я стал читать корреспонденции Уолтера Дюранти[1] в «Таймсе». Я читал книги о России. Я противился идее коммунизма. Но шаг за шагом, — а я упорно не сдавался, — прекрасная в своей четкости логика коммунизма смела все мои сомнения, и я был вынужден признать, что только большевики нашли исчерпывающее и правильное разрешение загадки того мира, в котором я жил.

Я стал считать себя коммунистом. Мои буржуазные знакомые, — а знакомые у меня были и среди избранных кругов и

среди самых захудалых — решили, что я сошел с ума. Я, в свою очередь, решил, что, они ничего не понимают, и говорил до хрипоты, пытаясь убедить их в этом. Я стал прямо-таки салонным агитатором. Только через несколько лет я понял, как нелепы и безнадежны были мои попытки обратить буржуазию в коммунизм. Понял так поздно потому, что сначала мне была не вполне ясна классовая основа моих убеждений, и я не сознавал, что я — словно рыба, вынутая из воды: пролетарий по рождению и воспитанию, лишь силой особых обстоятельств оторванный от своего класса и связанный с представителями класса, мне совершенно чуждого.

И когда я начал — сперва очень смутно — осознавать это, передо мной снова встал вопрос: что же нужно делать?

Я много думал об этом. Раньше мне одно время казалось, что я должен непременно ехать в Россию, но теперь эта романтическая идея была оставлена. Я чувствовал, что это в какой-то мере смахивало бы на бегство. Я подумывал о том, чтобы вступить в партию, но не знал толком, что для этого нужно, и даже не был уверен, примут ли меня. Да если и примут, какую пользу я могу принести? Это тоже было мне не ясно. К тому же я успел жениться, у меня был ребенок, и я был занят устройством личной жизни и вопросами существования.

Наконец я додумался до того, что могу послужить делу социализма и не уезжая в Россию, и даже оставаясь в авиации. Но как? И чем? Этого я не знал. Я решил, что в партии, несомненно, есть люди, которые знают. Если хочешь построить дом, обратись к архитектору. Если хочешь построить самолет, обратись к авиаконструктору. Если хочешь построить революционную организацию, обратись к революционному вождю. Согласитесь, что я рассуждал пусть наивно, но прямо, честно и логично. Я прочел в «Дэйли Уоркер», где находится комитет партии, и отправился туда.

Я почувствовал себя там немного смешным, мне стало неловко. У меня было не то, что сознание, а скорее ощущение, что ко мне относятся недоверчиво из-за того, как я подошел к делу. Это не остановило меня, потому что я был вполне искренен, — но смущало.

Вскоре после этого на аэродроме Рузвельта мне попалась отпечатанная на папирографе газетка в четыре страницы, орган одного клуба курсантов-летчиков. От нечего делать я стал просматривать ее. Прочтя немного, я так и подскочил. В ней было высказано все, что я чувствовал. Я воображал, что являюсь исключением, что никто в наших рядах не разделяет моих взглядов в экономических, социальных и политических вопросах.

Но эта газета доказывала, что я далеко не исключение. Она страшно взволновала меня. Я запомнил название газеты и название клуба, который ее выпускал. Раньше я о них и не слышал. Я стал бросаться ко всем, выспрашивая, что это за клуб, где он находится, кто там работает. Узнал я немного, но мне удалось выяснить адрес клуба и дни собраний. Я пошел туда в ближайший такой день. Я вступил в члены клуба.

Из этой организации выросла другая, на более широкой базе, имевшая целью по возможности удовлетворить нужды всех рабочих авиационной промышленности. Эта организация тоже была невелика, и я был активным ее членом.

Сведения о моей организаторской работе дошли до моего хозяина, и это, наряду с другими причинами, привело к моему увольнению с места частного пилота у одного очень богатого человека.

После того как хозяин уволил меня за революционную работу, я научился осторожности, которая, как кто-то уже давно сказал, есть основа мужества. А мужества я не терял: я продолжал работать в предосудительной группе. Но я был без места, а на руках у меня была жена и двое маленьких детей. И я кое-чему научился за это время, узнал «изнутри» то, что еще недавно знал только теоретически. В первую очередь мне стала окончательно ясна классовая основа моих убеждений. Я выяснил, что среди известных мне летчиков нет ни одного с моим опытом и знаниями, который происходил бы из рабочей среды. Все они, а также большая часть механиков, принадлежали к мелкой буржуазии. Это вполне объясняло особенность моих взглядов.

Я оказался перед не совсем обычной проблемой. В авиационной промышленности так же, как и повсюду, свирепствовала безработица. В поисках работы я узнал, что китайскому правительству нужны несколько человек. Я обратился к одному китайцу, занимавшему у нас в Штатах высокий пост, и получил от него ответ, что мой военный и испытательский стаж как нельзя более их устраивает и что он немедленно нажмет все кнопки, чтобы достать мне работу. Китай, разумеется, очень озабочен созданием национального воздушного флота. Я буду использован как консультант в их летной школе и на авиазаводах.

Ехать или не ехать? И если ехать, то какую роль мне предстоит играть? Насколько опасным будет мое положение? Не больше ли пользы я принесу здесь, теперь, когда наши организационные усилия начинают давать результаты? Все эти вопросы не давали мне покоя.

В это время моя жена с двумя маленькими детьми жила у

своих родителей на ферме в Оклахоме. Что мне было делать?

Возвращение на землю

Я сидел с другими безработными летчиками в ресторане на аэродроме Рузвельта, мы курили, разговаривали, как всегда тянули кофе и надеялись, что авось что-нибудь да наклюнется. Зазвонил телефон, и телефонистка вызвала меня.

— Междугородный, — прибавила она, когда я проскочил мимо нее по пути к телефону, и я не выдержал и побежал. За несколько дней до того я зондировал почву на одном заводе, и мне обещали дать знать, если что-нибудь подвернется. Может быть, мне, наконец, повезло.

— Хелло, — сказал я нетерпеливо, хватая трубку, и знакомый голос еще не успел ответить, а я уже знал, что говорю с человеком, который набирает летчиков для той самой компании.

— Есть работа, — объявил он. — Нужно испытать одну из наших новых машин для военного флота.

— А какие испытания? — спросил я предусмотрительно.

— Пикирующие полеты, — сказал он.

Я знал, что это такое, отлично знал. Десять тысяч футов спуска только для того, чтобы посмотреть, развалится машина в воздухе или не развалится. Выходило, что мне не так уж повезло.

— Какая машина? — спросил я.

Я надеялся, что не какая-нибудь «новинка». Мне и раньше приходилось испытывать самолеты в пике. Последний, шесть лет назад, я испытывал, пока не разбил вдребезги. Я еще помнил похожий на взрыв треск отрывающихся крыльев. Помнил оглушительный удар приборной доски, о которую стукнулся головой, когда самолет подбросило воздушным вихрем, а потом, смутно, — как я медленно терял сознание. Я помнил, как пришел в себя через несколько тысяч футов и выскочил из кабины только для того, чтобы очутиться под угрозой падающих сверху обломков машины и несущейся на меня снизу земли. Я помнил толчок, когда, после долгого падения, мой парашют раскрылся, и как поразительно близко от себя я увидел землю. Я помнил, какими белыми и надежными показались волнующиеся складки парашюта на фоне синего неба и как мгновенно после этого меня пронзил сковывающий сердце и останавливающий дыхание страх, что за парашют заденут обломки рассыпавшейся машины. Я помнил острое облегчение, которое ощутил, услышав грохот, с каким разбитый самолет ударился о землю, и мысль «а если бы он зацепил меня?», когда позднее мне сказали, как близко от меня он пролетел.

— Бомбардировщик, вторая модель, пробный экземпляр,

одноместный биплан, мотор семьсот лошадиных сил, — сказал голос в телефон.

Это звучало успокоительно. Не «новинка», и то хорошо.

Я слышал, что один летчик-испытатель, «вольный стрелок», как и я, недавно выпрыгнул из машины, которую он испытывал в пикирующих полетах. У него сломался пропеллер, и мотор начисто вырвало из самолета. Он спустился на парашюте, но, выбираясь из обломков и пролетая мимо хвостового оперения, ударился о киль. Он переломал себе руки и ноги и теперь лежал в госпитале. Я знал, что у него довольно большой испытательский стаж.

Меня удивило, почему компания не использует людей, которые работают у них постоянно. На этом самом заводе у них была отличная группа летчиков-испытателей.

— А ваши летчики чем плохи? — спросил я.

— Да сказать по-совести, — был ответ, — мы хоть и не ждем с этой, машиной никаких неприятностей и приняли все меры, но все же как знать? Наш старший летчик-испытатель провел, знаете ли, уже семь таких испытаний. Мы чувствуем, что от человека, которому платят помесячно, большего требовать нельзя, и он тоже чувствует, что с него довольно. А из остальных наших людей никто еще никогда не выполнял такого рода работу. Да кроме того, зачем нам рисковать нашими служащими, если мы можем получить человека со стороны?

Так, понятно! Почему бы им и не держаться такой точки зрения!

Я думал о том, что уже давно живу врозь с семьей. Моя жена, полуторагодовалый сын и шестимесячная дочка все еще жили на ферме моего тестя в Оклахоме, куда я отправил их весной, чтобы быть уверенным, что лето они не будут голодать. Если я смогу заработать достаточно…

— Сколько вы мне заплатите? — спросил я.

— Полторы тысячи долларов, — ответил он. — Если работа займет больше десяти дней, мы будем платить вам еще тридцать пять долларов за каждый лишний день. На время испытаний мы застрахуем вашу жизнь в пятнадцать тысяч долларов и обеспечим вас на случай инвалидности. Расходы по проезду тоже, конечно, за наш счет. Так что если вы еще свободны, смелы и молоды… — голос замолчал.

— Я еще свободен и смел, — ответил я, — но не так молод, как был. Мне, знаете ли, тридцать лет. Пора бы научиться уму-разуму. Но ваше предложение я приму.

— Мы известим вас телеграммой, как только самолет будет готов, — сказал он и повесил трубку.

Я вернулся к столику, где сидели мои товарищи.

Они попрежнему тянули кофе, курили, разговаривали и, вероятно, надеялись, что что-нибудь да наклюнется.

— Я получил работу, — объявил я, сияя.

— Какую? — спросили они в один голос.

— Испытывать на пике новую машину для военного флота, — ответил я как можно беспечнее.

— Ну, и кушай на здоровье! — заявили они хором.

— И скушаю, — огрызнулся я. А потом добавил: — Во всяком случае, эту зиму я не буду подыхать здесь с голоду.

Они стали подшучивать надо мной, а я над ними. Они спрашивали, каких цветов принести мне на похороны. Я спрашивал, что их больше устроит — только завтрак или только обед, поскольку зимой им все равно не придется есть больше одного раза в день.

Немного поводя, когда первый восторг по поводу обещанных полутора тысяч монет улегся, весь задор слетел с меня. Очень вероятно, что я и расшибусь вместе с этим новым самолетом. Может быть, стоило подождать, отказаться от этой работы.

Я опять вспомнил свой пикирующий полет шесть лет назад. Тогда было иное. В то время я не думал о том, что самолеты иногда разваливаются на куски. То есть я, конечно, знал, что так бывает. Я знал, что так бывало. Только это случалось с другими летчиками-испытателями, может и в будущем случиться с ними… но не со мной.

Я вспоминал время — не сразу после катастрофы, а несколько месяцев спустя, — когда я вскакивал по ночам сам не свой. То не были кошмары. Просто заторможенное действие какого-то скрытого механизма страха в моем подсознании. До этого времени я честно считал, что катастрофа не произвела на меня особо сильного впечатления.

Я вспомнил, как стал с тех пор бояться даже нормального увеличения скорости. Например, я избегал переводить самолет в крутое пикирование, чтобы скорость не превышала обычной крейсерской, избегал прибавлять газ на поворотах. Несколько раз, поймав себя на том, что делаю это невольно, я отчаянно тянул ручку на себя, чтобы убавить скорость.

Все это убедило меня в том, что катастрофа повлияла на меня сильнее, чем я полагал. Еще яснее это мне стало теперь, когда я начал думать о новых предстоящих мне полетах. Я знал, что боюсь их больше, чем хочу показать.

«Смерть на арене или Воссоединение в Оклахоме»[2], думал я. Без риска не прожить. Я не видел других возможностей заработать деньги, чтобы выписать к себе семью.

И еще я думал, что вытяну, если не потеряю голову. Правда, я знал немало ребят, которым это не удалось, и знал, что это были люди с головой.

Через две недели я вышел из такси перед ангаром в аэропорте. Возле ангара стояло несколько военных самолетов. Приятно было опять увидеть военные машины. В военных машинах есть что-то… что-то деловитое.

Я вошел в контору ангара. Инженеры поджидали меня. Почти со всеми я был знаком по прежней работе. Они все еще были молодые и румяные — совсем дети. Но я знал, что это способные дети. Они знали свое дело и уже имели за плечами порядочный опыт.

Они встретили меня странной улыбкой, как встречают человека, который дал себя разыграть. Может быть, они были правы. По всей вероятности, они были правы. Но я не спустил им эту их; улыбку.

Я увидел Билла. Я знал Билла еще до того, как он стал здесь старшим летчиком-испытателем. У него на лице была та же странная улыбка.

— А-а, Билл, — сказал я, насмешливо улыбаясь ему в ответ, — ты что же это, не хочешь испытывать новый самолет?

— Я не дурак и на этот раз сумел отвертеться, — сказал он.

— Да, верно, работка эта для дураков, — согласился я. — Но, знаешь, голодать тоже опасно. — Он рассмеялся, а за ним и все остальные.

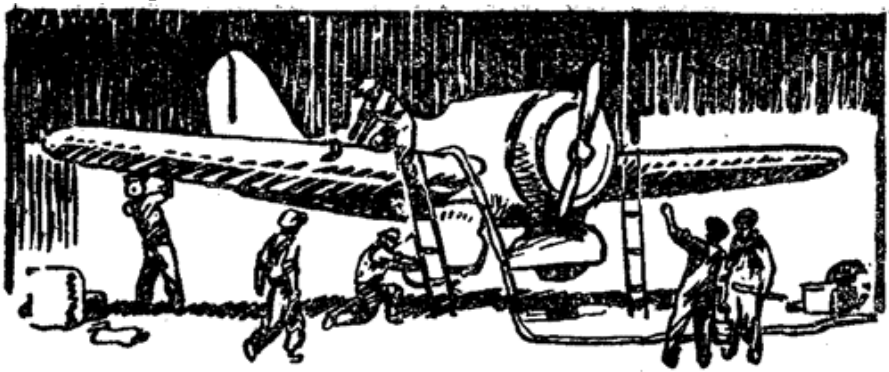
Он внимательно вгляделся в меня. Мы не виделись несколько лет. Наконец он сказал серьезно: — А ты постарел, Джим.

— Да, я постарел, Билл, — ответил я шутливо, — и намерен постареть еще гораздо больше. Я намерен отрастить красивую длинную белую бороду, чтобы она тянулась за мной по воздуху, когда я буду летать. Поэтому я надеюсь, что вы тут строите самолеты, на которых можно пикировать. А кстати, не пойти ли нам в ангар посмотреть эту махину. Она меня, как-никак, интересует.

Мы все вышли из конторы в ангар. Вот и новый корабль, подвешен на цепях посреди большого свободного пространства, колеса чуть-чуть не достают до цементного пола. Он был весь серебряный и поблескивал даже здесь, в темноватом помещении. Был он на вид прочный, приземистый, похожий на бульдога. Так выглядят только военные боевые машины. Я порадовался, что вид у него прочный.

Вокруг него, и над ним, и под ним копошились механики. Когда мы подошли, они все посмотрели на нас. С большинством

из них я был знаком. С остальными меня познакомили. Сразу было видно, что они носятся с этой машиной, как наседка с цыплятами. Им не хотелось, чтобы я разбил ее. Мне тоже не хотелось ее разбивать.



Я обошел вокруг самолета и осмотрел его. Инженеры указывали на те или иные его особенности и говорили о металлической конструкции, о кованых узлах, о напряжениях, о запасе прочности, а я задавал им еще и еще вопросы. Меня особенно поразили троссы, оттягивающие крылья. Казалось, что они могут выдержать на себе весь Бруклинский мост. Они мне очень понравились.

Инженеры рассказали мне, что к ним сюда приезжал один летчик, который проверил в испытании возникающие напряжения и указал на необходимость лишь одного незначительного изменения в самолете, которое и было осуществлено. Я узнал, что этот летчик выразил согласие и дальше испытывать новую машину, но не смог этим заняться, потому что время испытаний совпало с другой работой, на которую он еще раньше заключил контракт. Мне было приятно узнать, что этот человек подробно ознакомился с машиной. Он был не только одним из самых опытных может быть, самым опытным летчиком-испытателем в США, но также — в отличие от меня — прекрасным инженером.

Я залез в кабину. В ней было много всяких приспособлений. Что-нибудь на все решительно случаи, кроме, разве, прибора для прикрепления крыльев, если они оторвутся в воздухе. Мне стало ясно, что многое в нашем ремесле изменилось. В прежнее время испытания в пикирующих полетах не были такой точной процедурой. Берешь машину, делаешь на ней хорошее пике, а потом снижаешься, и все очень довольны. Теперь же, как я сразу увидел, были введены всякие новые приборы — как указательные, так и регистрирующие. Раньше можно было кое-что утаить. Теперь не утаишь ничего. Когда полет закончен, всякий может взглянуть на эти хитрые приборы и узнать все, что ты делал в воздухе. Узнать в мельчайших подробностях, даже не спрашивая

тебя ни о чем. Был там, например, один прибор, помещенный так, что летчик со своего места его не видит. Называется он регистратор V.G. Он чертит рисунок на закопченном стекле размером примерно 3/4 дюйма. По этому рисунку можно потом установить, с какой скоростью летчик пикировал, какой именно он проделал полет и как вышел из пике.

Был там и еще один прибор, которого я раньше никогда не видел. Он выглядел почти как спидометр и назывался акселерометром. Мне скоро предстояло узнать его назначение! Впрочем, мне тут же разъяснили, зачем он нужен. Мне объяснили все, что было в кабинке, а я сидел и по мере сил пытался усвоить все это на земле, прежде чем подняться в воздух. Но истинное назначение акселерометра я узнал только в полете. Да, тут уж не осталось никаких недоумений!

В тот же день мы выкатили самолет из ангара, после того как были сделаны последние приготовления (самолет — как женщина: всегда ему еще что-то нужно в последнюю минуту), и я совершил на нем пробный полет. Сначала я просто поднял его в воздух и сделал несколько кругов. Потом стал его прощупывать. Я качал его и разгонял, и дергал вверх, и тянул вниз, — и наблюдал. Я наблюдал за троссами, за крыльями, за хвостом. Есть ли необычное прогибание? Ненормальная вибрация? Не бьет ли пропеллер? Я приземлился и велел в тот же вечер произвести осмотр машины.

На следующий день я проделал то же самое. Но в этот раз я пошел немного дальше. Я слегка увеличил скорость. Я пробовал делать некрутые пике. Я прислушивался, примеривался, наблюдал. Я пикировал круче. Все ли идет нормально? Так продолжалось несколько дней. Были внесены кой-какие мелкие изменения и усовершенствования. Наконец я заявил, что готов приступить к официальным испытаниям, и на аэродром были вызваны для наблюдения представители военного флота.

Сначала я проделал пять скоростных пикирующих полетов. Они имели целью показать, что самолет может пикировать до конечной скорости. Обычно считают, что падающий предмет движется все быстрее и быстрее. Это неверно. Он движется все быстрее только до известного момента. Этот момент наступает, когда предмет своим движением создает воздушное сопротивление, равное по весу самому предмету. После этого скорость падения не будет увеличиваться, сколько бы времени оно ни продолжалось. Тогда говорят, что достигнута конечная скорость. Пикирующий самолет — это всего лишь падающий предмет, но предмет очень обтекаемой формы, а потому конечная скорость его чрезвычайно высока. Человек, падающий в воздухе,

не может достигнуть большей скорости, чем сто двадцать миль в час. Конечная же скорость пикирующего самолета на много больше.

Я приближался к ней чрезвычайно осторожно. Перед первым пике я поднялся на пятнадцать тысяч футов. Машина пикировала ровно и гладко. Я вышел из пике при скорости триста миль в час и опять полез вверх. Второй раз я пикировал до скорости триста двадцать миль в час. Все шло отлично. Все шло отлично, насколько я мог судить, но, выйдя из пике, я снизился, и перед двумя следующими полетами машина опять была подвергнута осмотру.

В следующих двух полетах я достиг скорости в триста сорок и триста шестьдесят миль в час. В последнем я потерял семь тысяч футов высоты. Тут я опасливо огляделся, чтобы удостовериться, все ли на месте. Все было на месте, но перед последним скоростным полетом я опять посадил машину для осмотра.

Для этого последнего полета я поднялся на восемнадцать тысяч футов. Было холодно, и небо было очень синее. Я повернулся по ветру и занялся методичной проверкой. Все ли у меня в порядке? Богата ли смесь? Хорошо ли убрано шасси? Подтянут ли стабилизатор? Закреплены ли педали? Я действовал немножко слишком методично, слишком спокойно. Я знал, что голова у меня работает не вполне нормально. Дышать было труднее, чем обычно. Это объяснялось высотой. Не хватало кислорода. Меня слегка мутило.

Меня немного беспокоили уши. Даже после нормальной потери высоты мне всегда приходилось продувать их. Такие уж у меня были странные уши — не желали приспособляться. Меня беспокоило, как бы не лопнула барабанная перепонка.

Я сбавил газ, сделал горку — и пошел вниз. Я ощутил мертвое, бесшумное падение — начало пикирующего полета. Я увидел, как стрелка спидометра бешено помчалась по кругу, услышал, как заревел мотор и засвистели, натягиваясь, троссы, и почувствовал нарастающее напряжение все увеличивающейся скорости. Я увидел, что стрелка альтиметра стала падать. Вот уже двенадцать тысяч футов. Одиннадцать с половиной. Одиннадцать. Я увидел, что стрелка спидометра замедлила ход на втором круге. Теперь я слышал, как рев мотора перешел в стон, свист тросов — в визг, я ощущал муку ужасающей скорости. Я взглянул на стрелку спидометра. Она еле ползла. Она полтора раза обошла круг и сейчас проходила метку триста восемьдесят. Я взглянул на альтиметр. Стрелка показывала десять тысяч футов, девять с половиной, девять. Я посмотрел на стрелку спидометра. Она стояла неподвижно, на цифре триста девяносто

пять. Да и по ощущению можно было сказать, что конечная скорость достигнута. И на слух тоже. Это подтверждал отчаянный вой мотора. Это подтверждал отчаянный визг тросов. Я сверился с альтиметром. Восемь с половиной. На восьми буду выходить из пике.

Вдруг на приборной доске что-то сдвинулось, и что-то ударило меня по лицу. Я до тошноты ясно вспомнил сокрушительный удар по голове шесть лет назад, и словно электрический ток пронизал меня, когда в памяти возник громкий троек отрывающихся крыльев. Я невольно бросил застывший от ужаса взгляд на крылья и сейчас же инстинктивно налег на ручку и стал выбираться из пике. Пока я, как в тумане, выравнивал машину и еще потом, когда наступила ледяная ясность сознания, всегда следующая за пережитым испугом, — я все старался понять, что же произошло.

Когда я выравнял самолет и вокруг стало потише, а в голове у меня прояснилось, я увидел, что никаких оснований для тревоги нет. От сотрясения вылетело стекло одного из приборов, и стрелка отскочила от циферблата. Я был совершенно разбит и злился на себя, что позволил такому пустяку настолько вывести меня из равновесия.

Я проверил высоту. Альтиметр показывал пять тысяч футов. Очевидно, я пикировал одиннадцать тысяч, а две ушли на выравнивание.

Уши у меня совсем заложило. Я зажал ноздри и сделал сильный выдох. Давление изнутри сразу прочистило уши. Значит, ничего, пикирующий полет они выдержали. Я снизился, машину взяли для очередного осмотра, а я решил отпраздновать успешное окончание большого пикирующего полета. Высоко в синем небе начали скопляться перистые облака, и я подумал, что завтра, очевидно, полеты не состоятся. Я пошел справиться в бюро погоды при аэродроме.

— Какая погода ожидается завтра? — спросил я. — Надеюсь, что отвратительная.

— Да, вероятно, — сказал метеоролог. Он еще раз просмотрел свои карты. — Да, конечно, — заверил он меня.

— Без всяких сомнений? — не унимался я.

Он опять углубился в карты.

— Да, — повторил он, — без всяких сомнений. Летать вам завтра не придется.

— Вот здорово! — воскликнул я.

Он удивился. Он не совсем меня понял.

На утро погода и правда была паршивая. С одного края аэродрома не было видно другого. Даже птицы ходили пешком.

Инженеры были в отчаянии. Им не терпелось продолжать испытания. Я ликовал. Голова у меня разламывалась от вчерашнего. Я попраздновал немного больше, чем нужно.

К полудню стало проясняться. Инженеры воспряли духом. Я с нарастающей тревогой следил, как облака поднимались все выше и начало проглядывать синее небо. С невероятной быстротой все облака куда-то исчезли, осталось только несколько белых хлопьев. Я чуть не плакал от злости, а инженеры, сияя, уже давали распоряжения, чтобы самолет выкатили из ангара.

Пока механики обогревали мотор, я прошел к фургону-буфету выпить чашку кофе.

Потом я вернулся к ангару и полез в машину, чтобы начать следующую серию из пяти пикирующих полетов. Теперь я должен был демонстрировать не скорость, а выход из пике. Вот тут-то я понял, зачем нужен акселерометр.

Я знал, что акселерометр служит для указания силы, действующей на самолет при выходе из пике. Я знал, что он показывает ее в единицах «*g*», то есть силы тяжести. Я знал, что в горизонтальном полете он показывает 1 «*g*», что означает, кроме всего прочего, что я прижат к сиденью силой, равной моему весу, то есть сто пятьдесят фунтов[3]. Я знал, что при выходе из пике центробежная сила повысит «*g*» ровно настолько, насколько прижмет меня к сиденью. Я знал, что должен выйти из десятитысяче-футового пикирующего полета так резко, чтобы акселерометр указал 9 «*g*», а меня прижало бы к сиденью силой, в девять раз превосходящей мой вес, то есть в тысячу триста пятьдесят фунтов. Я знал, что это создаст большую перегрузку для самолета и что именно поэтому я должен это проделать; экспертам из военного флота нужно было знать, выдержит ли самолет такую перегрузку. Одного я не знал, — какую чудовищную перегрузку это создаст для меня самого. Я понятия не имел, что значит для летчика выход из пике при девяти «*g*».

Я решил начать полет при скорости триста миль в час и каждый раз прибавлять по двадцать миль в час, как при скоростных пикирующих полетах. Из первого пике я решил выйти при пяти с половиной «*g*», а дальше прибавлять по одному «*g*», так чтобы в четвертом полете выйти из пике на скорости триста шестьдесят миль в час и при восьми с половиной «*g*». А потом — последний полет — падение на десять тысяч футов до конечной скорости и выход из пике при девяти «*g*».

Я поднялся на пятнадцать тысяч футов и пустил самолет (вниз до скорости триста миль в час. Я взял ручку на себя и следил за акселерометром. Самолет устремился вверх, меня прижало к сиденью. Центробежная сила, словно какое-то

огромное невидимое чудовище, ввинтила мне голову в плечи и так придавила меня к сиденью, что позвоночник у меня согнулся, и я застонал. Она прогнала всю кровь из моей головы и решила меня ослепить. Я смотрел на акселерометр сквозь сгущающийся туман. Я смутно видел, как он дошел до пяти с половиной. Я освободил ручку, и последнее, что я видел, было, как стрелка снова перескочила на «один». Я был слеп, как крот. Я ошалел, как дурак. Я оглянулся сначала на одно крыло, потом на другое. Я их не увидел. Я ничего не видел. Я посмотрел туда, где должна была находиться земля. Скоро я смутно увидел ее, как будто выступающую из утренней мглы. Зрение возвращалось, — теперь, когда я освободил ручку, давление было не такое сильное. Скоро я все увидел совершенно четко. Я летел по горизонтали и, очевидно, выравнялся уже довольно давно. Но голова горела, как в огне, и сердце стучало, словно паровой насос.

«Как же я выберусь из пике при девяти «g», если я уже при пяти с половиной теряю сознание?» — подумал я. Я решил, что слишком затянул выход из пике и что в следующий раз буду выравниваться резче и освобожу ручку раньше, чтобы не так долго оставаться под давлением.

Я обнаружил, что от винных паров у меня не осталось и следа. Не знаю, что тут сыграло роль — высота или выход из пике. Но я решил, что либо то, либо другое — а может быть, и то и другое — очень полезно с похмелья.

Я опять поднялся на пятнадцать тысяч футов и пикировал до скорости триста двадцать миль в час. В этот раз я быстро взял ручку на себя. Акселерометр проскочил метку шесть с половиной и дошел до семи, прежде чем я освободил ее. Изо всех сил стараясь не потерять сознание и зрение, я чувствовал, что мои внутренности всасывает куда-то вниз, но быстрота, с которой я действовал, оправдала себя, — даже при более высоком «g» я был в состоянии следить за приборами.

Я повел самолет на посадку для осмотра. Все было в порядке. Я опять поднялся в воздух и сделал еще два пикирующих полета. Они меня порядком вымотали, но самолет перенес их отлично. Я опять посадил его для более тщательного вечернего осмотра.

Я чувствовал себя так, точно меня избили. В глазах было такое ощущение, точно кто-то вынул их, поиграл ими и опять вставил. Я валился с ног от усталости и ощущал острую боль в груди. Спина ныла, а когда вечером я высморкался, из носу пошла кровь. Предстоящие девять «g» немного меня тревожили.

Прошла ночь, и настало ясное, золотое осеннее утро. Небо было синее, как индиго, чистое, как горный ручей. Хорошо в такие дни быть живым.

К своему удивлению, я чувствовал себя прекрасно. «Эти выходы из пике — хорошее тонирующее средство», — подумал я.

Я пошел к ангару, чтобы приступить к пикирующему полету до конечной скорости с выходом при девяти «g». Я обнаружил, что накануне, во время последнего полета, расплющился обтекатель на нижней части фюзеляжа. Во время резкой перемены положения самолета, а также во время выхода из пике при восьми с половиной «g», фюзеляж столкнулся с воздушным потоком скоростью триста шестьдесят миль в час, и металлический каркас нижнего обтекателя придавило так гладко, словно по нему проехал паровой каток. Однако, для определения прочности машины эта часть ее не играла роли, и ее можно было починить в тот же день. Решено, было во время ремонта усилить крепления.

Дожидаясь, когда окончат ремонт, я разговорился с одним командиром флота, который только что прилетел сюда из Вашингтона. Я поведал ему свою тревогу относительно девяти «g». Он посоветовал мне кричать погромче, когда я буду брать ручку на себя, сказал, что это помогает. Я подумал, что он шутит. Уж очень нелепо это звучало. Но он говорил вполне серьезно. Он сказал, что от крика напрягаются мускулы живота и шеи, и зрение и сознание сохраняются гораздо дольше.

Пока мы ждали, кто-то рассказал мне про одного военного летчика, который за несколько лет до того, испытывая самолет на аэродроме Райт, набрал слишком много «g», — акселерометр оказался неисправным. Он достиг невероятной цифры — кажется, двенадцати или четырнадцати «g». У летчика оказались поврежденными кишки, и в голове лопнули кровеносные сосуды. Около года он пролежал в госпитале, потом его выписали. Мне сказали, что он никогда не будет здоровым человеком. Он слегка невменяем. Я подумал, что всякий, кто берется за такую работу, уже слегка невменяем. Я решил сделать все возможное, чтобы не превысить девяти «g».

В тот день я опять поднялся на восемнадцать тысяч футов, и сделал горку, и стал пикировать. Опять бесшумное мертвое падение и нарастающий рев. Опять мелькают перед глазами стрелки приборов, и я пытаюсь разглядеть, что они показывают. Землю во время пикирующего полета не видишь. Столько дела в кабине, — еле успеваешь за всем уследить. Опять напряженные, страшные тридцать секунд, наполненные визгом и стоном, когда жизнь — задержанное дыхание, и страх смерти черной тенью притаился где-то в углу. Опять нарастает мука самолета, и кажется, что никакое создание рук человеческих не выдержит такой скорости.

Когда альтиметр дошел до восьми тысяч, я перевел глаза на акселерометр я взял ручку на себя. Я тянул ее обеими руками. Я хотел как можно скорее достичь нужного количества «g». Невидимая сила, словно в наказание, чуть не раздавила меня, прижав к сиденью так, что я лишь смутно, сквозь туман, увидел, как стрелка перешла цифру девять. Я решил, что перестарался, и освободил ручку. Головокружение кончилось, в глазах прояснилось, и я увидел, что лечу по горизонтали и что регистрирующая стрелка акселерометра отметила девять с половиной. Я проверил высоту. Альтиметр показывал шесть с половиной тысяч футов.

Когда я приземлился, командир, перевидавший десятки и сотни таких полетов, сказал:

— Ну, знаете, я думал, что на этот раз вам не вытянуть. Я даже заорал вам: «Ручку на себя! Ручку на себя!» А уж когда начали, — ну и темп же вы взяли!

Еще бы нет… Внутри у меня все разрывалось. Я забыл, что нужно было кричать. Спина болела так, словно меня поколотили. Я чувствовал себя отвратительно. Радовало сознание, что не каждый день приходится проделывать такие вещи.

Но это было еще не все. До самого вечера я при различных нагрузках делал мертвые петли, моментальные бочки, медленные бочки, штопоры, иммельманы и летал вниз головой.

И это еще было не все. На следующий день я полетел на той же машине в Вашингтон. То, что я проделал на заводе, были только предварительные испытания!

В Вашингтоне я должен был три раза взлететь и приземлиться, снова проделать все фигуры высшего пилотажа в различных условиях нагрузки и напоследок показать еще два пикирующих полета до конечной скорости, с выходом из пике при девяти «g».

Как раз когда я собирался начать три взлета и три посадки, в небе появилась стайка истребителей той самой эскадры, которая должна была использовать новые бомбардировщики, если военный флот решит их приобрести. Истребителей было, кажется, двадцать семь. Они сделали посадку и выстроились в ряд возле моего корабля; летчики вышли из машин и столпились в кучку, чтобы смотреть мои полеты. Мною овладел страх, какой охватывает актера на сцене. Более компетентных зрителей трудно было себе представить. На заводе я не особенно задумывался над посадками, — все внимание поглощала другая работа. Что если я осрамлюсь на посадках перед такой публикой?

Три простеньких взлета и посадки вогнали меня в настоящую панику, но я очень постарался и все сошло благополучно. После

этого фигуры высшего пилотажа, которые я проделывал во второй половине дня, показались мне сущими пустяками.

На следующий день мне предстояли два последних пикирующих полета. Я должен был проделать их в Дальгрене. Столько самолетов в районе Анакостии развалилось на части в воздухе, и врезалось в дома, и вызвало пожары, и вообще натворило всяких бед, что местные власти запретили пикирующие полеты над своей территорией. Дальгрен лежал всего в тридцати милях к югу, и во время перелета туда я как раз успел набрать высоту.

Первый пикирующий полет прошел отлично, оставался еще один. Мысль о нем ужасала меня. До сих пор все шло так хорошо; ужасно не хотелось думать, что на последнем полете что-нибудь стрясется.

Набирая высоту, я вспоминал жену и ребят. Погода была прекрасная. Я тщательно все проверил. Я сделал горку и начал пикировать. Где-то очень далеко внизу мелькнула синяя земля. Потом все внимание поглотили приборы, — я следил за ними, сжавшись и всей душой ненавидя мучительное напряжение возрастающей скорости. Приблизительно на середине полета я увидел у самого своего лица какой-то предмет. Прошла секунда, прежде чем я сообразил, что это такое. Это была ракета Вери, с помощью которой в море подаются световые сигналы. Она выскочила из своего футляра на правой стене кабины и болталась в воздухе где-то между моим лицом и коленями. Я поймал ее правой рукой и хотел уже перебросить через левое плечо, чтобы отвязаться от нее, как вдруг сообразил, что это будет со всем не остроумно. За бортом кабины проходила воздушная струя скоростью добрых триста пятьдесят миль в час. Она подхватила бы эту несчастную ракету и швырнула бы ее о хвостовое оперение, и тогда — прощай мой самолет! Я стал перекладывать ракету из руки в руку и, наконец, зажал ее в правой руке, державшей ручку. Я заметил, что во время этого единоборства дал самолету чуть-чуть приподнять нос, и остальное время полета ушло на то, чтобы перевести самолет на прежний режим. Регистратор V.G. отметил этот маневр, как отрицательное увеличение скорости. Вдобавок, хоть я и вышел из пике при девяти с половиной «g» по акселерометру, что-то в нем, очевидно, было неисправно, потому что регистрирующий прибор показал только семь с половиной «g».

Эксперты из военного флота заявили, что это пике не в счет, так что пришлось пикировать еще раз. Еще один раз, а к тому времени этот «один раз» уже казался риском, на который у меня едва ли хватит душевных сил. Я по натуре склонен воображать

всякие ужасы. Я знал, что мотор и пропеллер и так уже порядком потрепаны. Может быть, этот один лишний раз и окажется роковым. Может быть, что-то, какая-нибудь деталь, ускользнувшая от внимания при осмотре, вот-вот готова сдать, а мне осталось сделать так немного! И еще, хоть я и не суеверен, из-за непринятого полета этот, последний, оказывался тринадцатым.

Через день мне вручили чек на полторы тысячи долларов и прекратили мое страхование. Мой старый автомобиль не доехал бы до Оклахомы, к тому же он был очень мал, и я всю дорогу туда объезжал новую, только что купленную машину. Я благополучно довез семью в Нью-Йорк, но есть им все-таки было нужно, а полутора тысяч долларов хватит не на веки, — значит, приходилось снова искать заработка. И перспективы кой-какие намечались… в области пикирующих полетов!

Без пяти минут столкновение

Я вылетел из Ньюарка, когда стемнело, при потолке около семи тысяч футов. По мере того как я углублялся в горы, держа курс на Бэлфонт, потолок опускался, но не слишком. Я достиг Санбери, милях в пятидесяти от Бэлфонта; дальше начиналась самая неприятная часть пути над горами. И тут я попал в снег.

Первый большой хребет я перелетел, ориентируясь по красным огням, расставленным близко друг от друга между маяками на самых тяжелых участках пути. За горами в долине крутил снег, но все же я смог разглядеть маяк на следующем хребте.

Я добрался до него, не увидел следующего, пролетел вперед, насколько хватило смелости, но не мог найти следующий маяк, не потеряв из виду первый. Тогда я вернулся к нему.

Я несколько раз вылетал на поиски следующего маяка, прежде чем нашел его, не потеряв первого. А потом никак не мог найти третий.

Я кружил и кружил в снежной метели, футах в пятидесяти над этим маяком, воздвигнутым на горной вершине. Вернуться к предыдущему маяку я не мог. Лететь вперед, к следующему, тоже не мог. Я был совершенно уверен, что следующий — это уже маяк на аэродроме Бэлфонта, но не решался искать его в темноте.

Я понимал, что нельзя кружить тут всю ночь. Снег все шел и шел. Нужно было что-то предпринимать. Наконец я спиралью поднялся прочь от маяка и устремился вслепую туда, где, как я думал — или вернее надеялся, — должен был находиться следующий маяк. Я рассчитывал, что если пролечу над ним, то увижу его под собой сквозь снег, а если нет — так и буду лететь вслепую, пока не выберусь из гор, из пурги, или из того и другого.

Мне повезло: я пролетел как раз над маяком, сквозь

кружащийся снег смутно различил под собой огни, отмечавшие границы Бэлфонтского аэропорта, и спиралью пошел на посадку.

Через каких-нибудь пять минут с той же стороны, откуда прилетел я, появился почтовый самолет и тоже пошел на посадку. Я спросил летчика, далеко ли он пролетал от того маяка, над которым я только что кружил. Он ответил, что пролетел прямо над ним. Представляете себе, что было бы, продолжай я кружить у того маяка, когда он проплывал над ним сквозь метель? Он сказал, что почти все время летел по приборам. Конечно, он не заметил бы меня, а я его. Наша встреча, вероятно, получилась бы не такая веселая!

Сухой мотор

У нас в армии, когда возвращаешься из большого учебного перелета, принято считаться не с состоянием погоды — благоприятствует ли она полету, — и не с состоянием машины — выдержит ли она обратный путь, — а исключительно с состоянием собственных финансов, — есть ли в кармане достаточно денег на дальнейшее пребывание вдали от дома.

У меня денег не было, поэтому я залез в свой старый PW-8 с крыльевыми радиаторами и вылетел из Вашингтона на аэродром Сэлфридж. Я был заранее уверен, что радиаторы меня подведут.

Я медленно лез вверх при сбавленных оборотах, подбираясь к холодному воздуху больших высот. Я следил за указателем температуры воды, но еще до того, как он отметил точку кипения, я с удивлением увидел, что из радиаторов идет пар. Чем выше поднимаешься, тем скорее, при более низкой температуре, закипает вода. Я еще надеялся, что, если я заберусь повыше, низкая температура воздуха охладит воду; поэтому я пустил мотор на минимальное количество оборотов, необходимое для полета по горизонтали, и подождал, пока пар не перестал выходить из радиатора; тогда я приоткрыл его и попробовал проскочить чуть-чуть повыше, до того, как вода опять закипит.

Таким способом я добрался до шести тысяч футов. Я в n-ый раз ожидал появления пара, надеясь долететь до Питсбурга, прежде чем выкипит вся вода, как вдруг увидел, что из расширительных бачков идет белый дымок. Вода кончилась, и на стенках цилиндров горело масло.

Я выключил мотор. Я планировал с такой быстротой, что пропеллер продолжал вертеться, как крылья ветряной мельницы. Я высмотрел поле поровнее и стал разговаривать сам с собой: «Осторожно — убавь скорость — поверни — главное, дотяни до места — держи, держи, сейчас перескочишь — тормози — не так сильно — опять недотягиваешь — а ну, дай газ — давай, не жалей — ну так, хватит — не прогляди деревья — теперь забор — чего ты медлишь — сажай его скорей, ведь площадка маленькая — бум! — смотри, как катишься, не перекинься на бок — если хватит места, развернись на земле — нет места — есть, готово». Во время вынужденных посадок я всегда веду сам с собой такие разговоры.

Не помню, сколько воды я налил после этого в радиаторы. Я помню только, что, когда я сел, ее оставалось ровно пинта[4]. И все-таки я ухитрился не сжечь мотора!

Я опять поднялся в воздух и пролетел Питсбург, Экрон,

Кливленд и Толедо; вода кипела, но ее хватило на перелет. К тому времени, когда я, наконец, приземлился в Сэлфридже, у меня, вероятно, прибавилось несколько седых волос, но в остальном все было в порядке.

Воображение

Прошлым летом один мой знакомый получил задание по аэрофотосъемкам. Чтобы выполнить свою работу, он должен был летать на высоте двадцать тысяч футов. Не все летчики способны без ущерба для себя выдержать большую высоту, но мой знакомый не знал, насколько его хватит, потому что никогда еще не летал так высоко. Он решил на всякий случай взять с собой кислорода.

Механик принес ему баллон с кислородом, и он поднялся в воздух. На высоте восемнадцати тысяч футов он почувствовал себя неважно, протянул руку, достал шланг, приложил его ко рту, открыл клапан и сделал вдох. Шипения кислородной струи он не услышал, — ее заглушал рев мотора.

Ему сейчас же стало лучше. Небо посветлело, в глазах прояснилось, и он поднялся до двадцати тысяч футов. И дальше, чуть ему становилось плохо, он брал шланг и вдыхал немного кислорода и опять на некоторое время набирался сил.

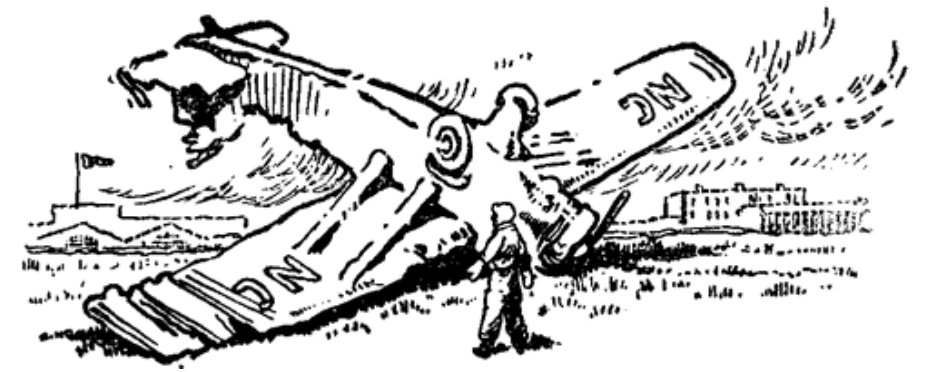
Он ничего не сказал механику, но через несколько дней тот сам решил, что в баллоне, вероятно, почти ничего не осталось и надо заменить его новым. Он решил сделать это заблаговременно, пока в баллоне не вышел весь кислород.

Он принес новый баллон и решил проверить его, прежде чем поставить в самолет. Он открыл клапан, и… ничего не последовало. Баллон был пуст.

Он отнес его обратно в ангар и там обнаружил, что первый баллон, с которым летал мой знакомый, был взят из того же ящика и, значит, был пуст с самого начала.

Он раздобыл исправный баллон, поставил его в машину и никому ничего не сказал. Мой знакомый рассказывал, что когда он в следующий раз вдохнул кислорода, он чуть не вылетел из кабинки.

Своеобразный штопор



Я уже несколько недель испытывал в штопоре самолет «Меркюри-Шик», причем забирался для этого на хорошую, безопасную высоту и действовал чрезвычайно осторожно. Кончил я тем, что «уштопорил» свою машину с высоты около трех футов. Именно уштопорил. Самолет погиб безвозвратно.

В тот день дул сильный порывистый ветер. Когда я вырулил на старт, ветер дул мне в спину. Тормозов у самолета не было. Он был очень легкий, да еще с высокорасположенными крыльями, а такие машины очень неустойчивы на ветру.

Ветер все подгонял меня, а я хотел взлететь в обратную сторону. Конечно, мне следовало позвать механиков, чтобы они поддержали крылья и помогли мне взять разбег. Но я в тот день не то загордился, не то заупрямился, не то просто поглупел.

Я пустился на военную хитрость. Я ставил самолет по ветру, а когда ветер начинал поворачивать его, я давал ему поворачиваться, пока он не оказывался почти прямо против ветра. Тогда я давал газ, нажимал педаль так, чтобы усилить, а не задержать поворот, — я надеялся продвинуться вперед с помощью ветра, а не наперекор ему, — и потом, когда самолет опять становился по ветру, удерживал его в таком положении, пока новый порыв не поворачивал меня опять на 180°.

Все шло прекрасно, и я уже довольно далеко продвинулся по аэродрому, как вдруг на одном из поворотов особенно резкий порыв ветра подхватил наружное крыло. Самолет начал медленно крениться, и я уже думал, что другое крыло сейчас ткнется в землю. Но тут я ощутил еще гораздо более сильный воздушный толчок. Ветер оторвал самолет от земли, перевернул его на спину и буквально швырнул обратно на землю.

Так основательно разбивать самолет мне еще не доводилось. Все четыре лонжерона были сломаны, крылья смялись,

подмоторную раму скривило, пропеллер погнулся, хвост разлетелся вдребезги, и весь самолет выглядел так, словно только что сделал неудачный штопор с высоты не меньше десяти тысяч футов.

Я выбрался из-под обломков невредимый, но очень обиженный. В жизни я еще не чувствовал себя таким болваном. Я разбил самолет, даже не подняв его в воздух.

Все не так

Начиная свой первый самостоятельный полет на бомбардировщике Мартин, я запустил моторы и сейчас же стал забирать, влево. Я повернул штурвал вправо, но продолжал забирать влево. Я повернул штурвал вправо до-отказа и все еще забирал влево, прямо на росший поблизости ряд мескитовых деревьев. Я немного сбавил газ в правом моторе, но это почти не помогло. Выключить моторы и остановиться уже не было времени — я все равно налетел бы на деревья. Я мог только надеяться, что еще до столкновения с ними успею уйти в воздух.

Вдруг левое крыло у меня начало подниматься, и словно вспышкой стыда озарило сознание, — я понял, в чем дело. Баранка у меня была завернута вправо, а левый элерон опущен. На небольшой скорости сопротивление этого опущенного элерона тянуло меня влево, и я отчаянно крутил баранку вправо, а теперь на большой скорости это же сопротивление кренило самолет вправо, а я все не менял положения штурвала. Я делал взлет с креном направо, и положение рычагов способствовало крену. Левый мотор тянул сильнее, чем правый. Никогда в жизни мне еще не случалось так быстро дергать, тянуть и нажимать такое большое количество разных предметов. Каким-то чудом я оказался в пятидесяти футах над землей, а не в груде обломков на земле. Но летел я под прямым углом к тому направлению, в котором первоначально наметил свой полет.

Все, казалось, шло гладко, я сделал круг и сел. Коснувшись земли, я сейчас же снова дал газ и сделал еще круг и опять сел.

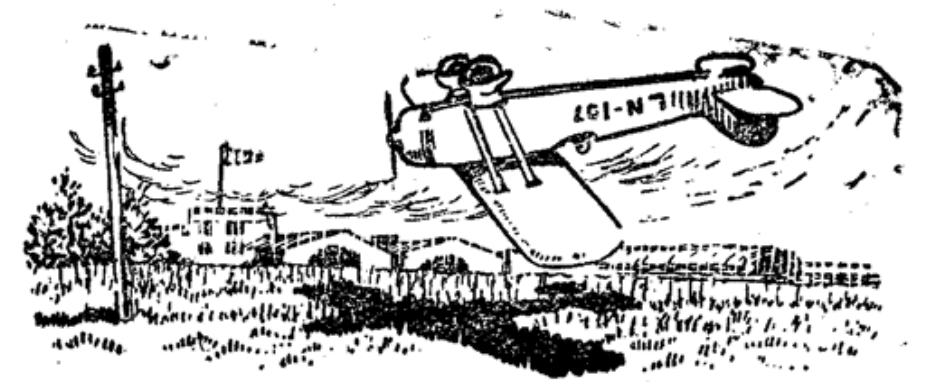
Тут я увидел, что ко мне направляется что-то очень много автомобилей. Может быть, мой взлет произвел особенно хорошее впечатление? Может быть, они воображают, что я действовал вполне сознательно? Обе посадки я провел хорошо. Может быть, они едут сюда, чтобы поздравить меня?

Первым прибыл на место мой инструктор. Он подбежал к самолету и стал осматривать конец правого крыла. Он заглядывал куда-то вниз, под крыло.

— Послушайте, вы, — крикнул он мне, когда выпрямился, — у вас что, нет привычки вылезать из машины и осматривать ее после того, как вы ее разбили?

Я, оказывается, протащил правое крыло по земле несколько сот футов. Нижняя поверхность крыла была вся изодрана, и элерон едва держался.

Эффектный маневр



Посадка вниз головой — это одна из самых эффектных фигур, какую может проделать специалист по высшему пилотажу. Собственно, он не садится вниз головой. Он планирует вниз головой, пока не опустится до десяти-двадцати футов над землею. Тогда он переворачивается и садится нормально.

Джек, который здорово наловчился в этой фигуре, в один прекрасный день налетел таким образом на телефонный столб и очнулся в госпитале.

Незадолго до него я чуть не проделал то же самое. Заканчивая демонстрацию полетов на одном небольшом авиационном празднике, я низко пикировал по ветру над площадкой и затем, выходя из пике, очутился вниз головой на высоте около восьмисот метров. Я решил не только спланировать вниз головой, но для пущего эффекта сделать еще в то же время скольжение на оба крыла. Я начал скользить, но забыл, что самолет перевернут, и сделал то, что сделал бы, будь он в нормальном положении; вместо скольжения получился крен. «Нет, нет, — сказал я себе, — соображай, что делаешь, не путай рычаги, вот так». Я попробовал скользнуть на другое крыло. Вышло хорошо. Я так увлекся этим маленьким маневром, что совершенно забыл о земле, а когда вспомнил, то планировал уже так низко и медленно, что времени перевернуться почти не оставалось. Все же я умудрился не задеть за землю — до нее оставались считанные дюймы, — но помогло мне только сердобольное провидение, охраняющее рассеянных летчиков.

Когда Джек немного поправился, я пошел в госпиталь навестить его.

Я решил его подразнить.

— Джек, — сказал я, — ты, говорят, несколько месяцев тренировался на посадках вниз головой и, в конце концов,

добился своего. Правда это или люди врут?

Он злобно стиснул зубы, а потом улыбнулся. — Ладно, ладно, — сказал он, — а я вот, помнится, сам видел, как некий летчик по имени Джимми Коллинз здорово проворонил посадку вниз головой.

— Верно, Джек, — сказал я, — только… — я запнулся, уж очень велик был соблазн съязвить, — только ведь я-то ее проворонил, — добавил я.

Джек кинул на меня грозный взгляд. Ответа не последовало.

Смерть на футбольном поле

Забавно, как иногда получается в жизни. Выкинет судьба коленце, и вот вам, пожалуйте. Я часто вспоминаю участь Зэпа Шока.

Зэп и я были в одном и том же «братстве» в колледже. Я был помешан на авиации. Зэп был помешан на футболе. Я был слишком беден, чтобы летать, а Зэп был слишком мал ростом, чтобы играть в футбол. Он весил всего девяносто пять фунтов, когда поступил в колледж. Еще в школе его всегда гнали с футбольной площадки.

К концу первого курса, просматривая авиационный журнал, который я твердо решил не читать, потому что это отвлекало меня от занятий, я вдруг обнаружил, что в армии можно научиться летать, ничего за это не платя. Наоборот, там я еще буду получать плату! А Зэп вдруг начал расти.

В ту же осень я сдал вступительные экзамены в Начальную военную летную школу при Брукском аэродроме, в Сан-Антонио, штат Техас, и решил бросить колледж после зимних экзаменов — как раз первый год будет закончен, я поступил в колледж в январе, — а в марте уехать в летную школу. Зэп за это время стал членом футбольной команды первокурсников.

В те дни летали почти исключительно в армии, и об авиации мало что знали, кроме того, что это дело опасное. Товарищи мои не понимали, зачем я делаю такую глупость. Они пробовали отговорить меня, увидели, что из этого ничего не выходит, решили, что я свихнулся, и стали подшучивать надо мной. Зэп старался больше всех.

Каждый вечер за обедом он провозглашал один и тот же тост:

— За Джимми Коллинза, — говорил он. — Средняя продолжительность жизни авиатора исчислена в сорок часов. — эту цифру он вычитал в какой-то журнальной статье о военных летчиках.

С тех пор прошло одиннадцать лет, а я все летаю. Бедный Зэп через год после наших разговоров вступил в регулярную футбольную команду и был убит во время игры.

Неудачный дебют

Один летный экзамен, который я проводил в бытность свою инспектором Департамента торговли, чуть не стоил мне жизни. Я поднялся в воздух с одним пареньком, через три минуты убедился, что летать он не умеет, отобрал у него управление, посадил машину и велел ему притти как-нибудь в другой раз. Он стал ныть, что я не дал ему возможности показать себя, что, если я разрешу ему попробовать еще раз и не буду вмешиваться, он докажет мне, что умеет летать.

Я сдался, и мы опять полетели. Я позволил ему без помехи болтыхаться в воздухе, пока дело не дошло до штопора. Я велел ему сделать штопор, а он начал крутую спираль. Я отнял у него управление, набрал высоту, опять велел ему сделать штопор, а он опять начал крутую спираль, и очень, к тому же, скверную!

Я подумал, что он, может быть, боится штопора, поэтому я сказал себе что-то вроде «а ну его к бесу» и велел ему сделать фигуру «триста шестьдесят». Он должен был подняться до пятнадцати тысяч футов, выключить мотор, сделать вираж, планируя, и закончить посадкой под тем местом, где был выключен мотор. Вместо этого он поднялся до двух тысяч футов, ввел самолет в крутую скользящую спираль, почти что в штопор — полюбились ему эти крутые спирали! — и держал его в таком положении. Мы кружились да кружились. Я дал ему волю. На этот раз я хотел, чтобы он убедился.

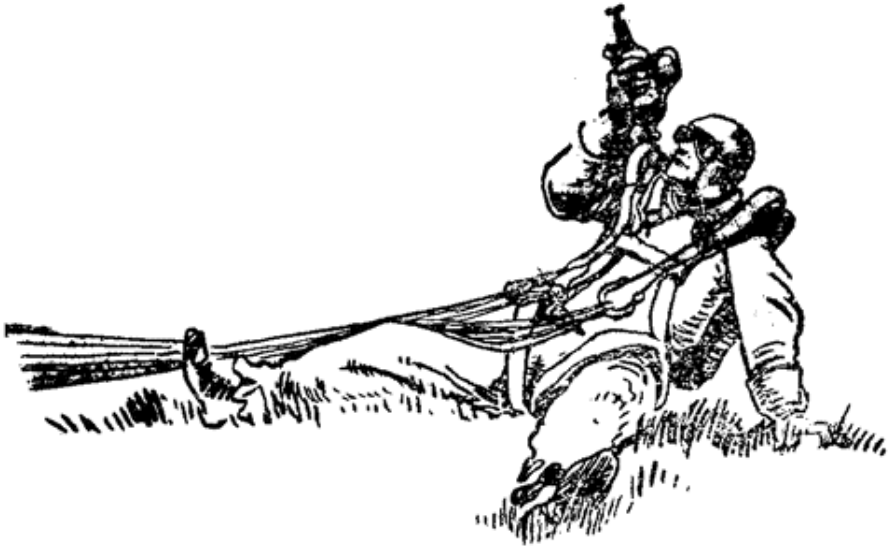
Я ждал этого момента и был готов, но на высоте двухсот футов самолет перехитрил меня — взял и перевернулся на спину. Я сделал быстрое движение, левой рукой рванул сектор мотора, выключил газ и впился обеими руками в ручку. Мой паренек, как безумный, тянул ее на себя, но своей внезапной энергичной атакой я взял над ним перевес и сумел протолкнуть ручку вперед как раз настолько, чтобы прекратить начавшийся штопор. Я был уверен, что при выходе из последовавшего за этим пике мы врежемся в землю, но каким-то чудом мы ее не задели.

Я сейчас же посадил машину и был так зол, что пошел прочь, не говоря ни слова. Но паренек шел за мной и упорно хныкал: — Мистер Коллинз, послушайте, мистер Коллинз, послушайте, — так что я сменил гнев на милость и остановился поговорить с ним.

Я еще не успел сказать ни слова, как он уже набросился на меня: — Послушайте, мистер Коллинз, пожалуйста, не выхватывайте у меня управление только потому, что я сделал один лишний виток. Я отлично мог бы и сам посадить самолет.

Рот у меня открылся и опять закрылся, — слов не было. Посадить самолет! Посадить нас обоих в калошу! Но как было вразумить его? Он ведь даже не понял, что мы были в штопоре. Он не понял, что мы чуть не сломали себе шею. Он решил, что мне просто недостает терпения!

Как сгорел самолет Гэйтса



Самолет лейтенанта Хангри Гэйтса загорелся в воздухе. Гэйтс выключил мотор и стал действовать быстро, но осмотрительно. Он отстегнул пояс и выбрался из кабины. Он совсем уже приготовился к прыжку, как вдруг что-то вспомнил. В бортовой сумке осталась бутылка замечательного довоенного виски, которую один приятель подарил ему перед самым полетом. Бутылка ему понадобится, если он приземлится благополучно. Он нырнул за ней в кабину, а потом прыгнул головой вниз, подальше от горящего самолета.

Он не задел за хвостовое оперение и, подумав, что и то слава богу, решил еще затянуть прыжок. Он не хотел, чтобы самолет упал ему на голову. Он не хотел, чтобы горящие обломки упали на его парашют, если он раскроет его слишком рано.

Переждав, сколько нужно, он уже хотел дернуть за кольцо, чтобы парашют раскрылся, но оказалось, что обе руки у него заняты. Он крепко прижал к себе бутылку виски левым локтем и таким образом освободил правую руку. Потом свободной рукой нашел кольцо, дернул, опять сжал бутылку обеими руками и стал ждать. Парашют раскрылся, и от рывка Гэйтс чуть не вылетел из лямок, но бутылку не выронил.

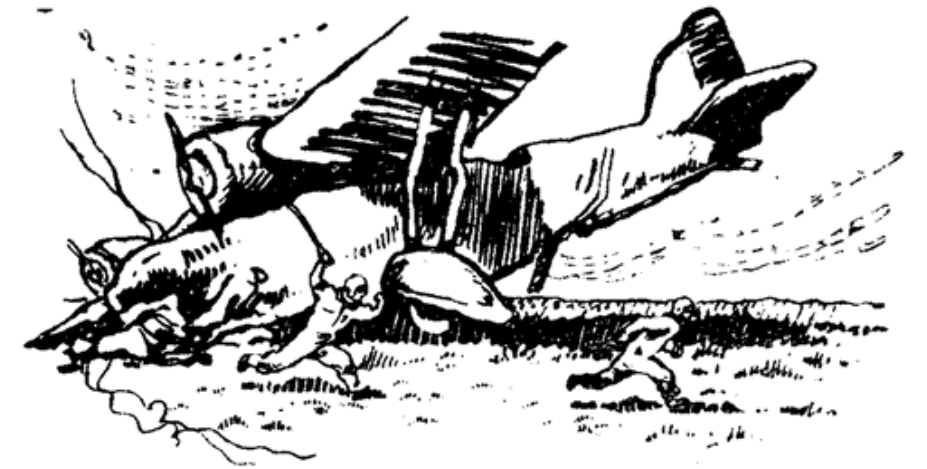
Он вспомнил о пылающем самолете. Он взглянул вверх, но увидел над собой только спасительный белый купол парашюта, четко врезанный в ясное голубое небо. Он огляделся по сторонам. Он увидел длинную струю черного дыма и проследил ее глазами, пока в конце ее, внизу, не разглядел падающий самолет. Самолет

был ниже его и уже не опасен для парашюта. Гэйтс успел заметить, как самолет с силой врезался в небольшой лесок влево от него, а потом и сам он приземлился на лугу. Он крепко ударился о землю, упал, но бутылку из рук не выпустил. В безветренном воздухе парашют обмяк и лежал на земле, как куча тряпок.

Гэйтс приподнялся, сел и решил, что подкрепиться нужно сейчас же, еще до того, как отстегнуть лямки и сложить парашют. Он достал из подмышки бутылку и в ужасе уставился на нее, облизывая губы.

Это была совсем не бутылка. Это был огнетушитель!

Друзья на двойном управлении



Летная этика строго запрещает управлять машиной вдвоем. Но изредка, когда на одном самолете оказываются два летчика, это все-таки случается.

Однажды два пилота вели тяжело нагруженный бомбардировщик. Они были большими друзьями и одинаково хорошими летчиками. Поэтому-то, возможно, все и произошло.

Они сделали посадку на аэродроме Лов, в Техасе, набрали горючего и опять стали рулить для взлета. Часть аэродрома была перекопана. Места для разбега оставалось в обрез.

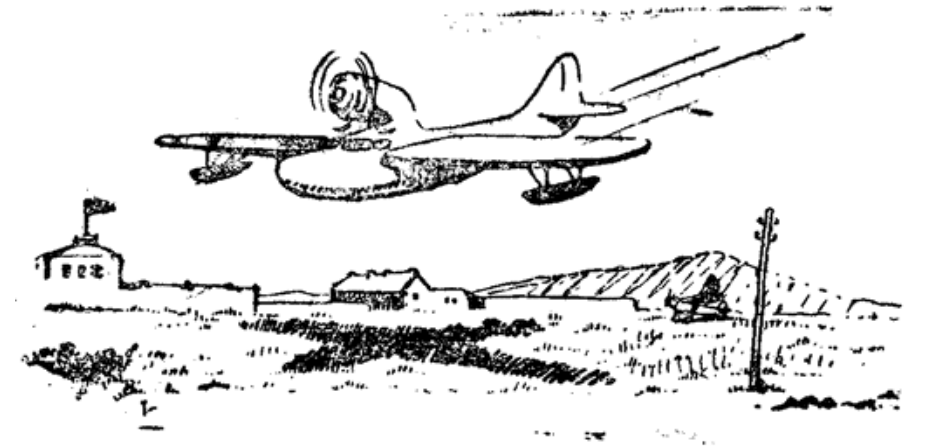
Тяжело нагруженный самолет с двумя моторами «Либерти», колоссальными крыльями и целым лесом расчалок, неуклюже покатился по полю. Летчик, который вел машину, использовал почти всю площадку перед тем, как оторваться от земли. Потом он очень аккуратно взлетел, не слишком высоко, а так, чтобы только-только не задеть проводов, которые тянулись на его пути. Он рассчитал, что пролетит над самыми проводами, но в это время второй летчик, сидевший рядом с ним в другой кабине, решил, очевидно, что это ему не удастся, хотя я никак не могу понять, почему он сделал затем такую странную вещь, — разве что это была одна из тех глупостей, на которые мы все способны в критические минуты, если не держим себя в руках.

Как бы там ни было, оба мотора заглохли одновременно, и самолет грохнулся о провода и бесформенной грудой упал за дорогой, огибавшей аэропорт.

Оба летчика выскочили из-под обломков и пустились бежать. Тот, который вел самолет, держал над головой штурвал, очевидно, отломившийся во время аварии. Он дико размахивал

им и гнался за вторым пилотом, крича, что есть мочи: — Я тебе покажу, как выключать мои моторы! Выключил мотор, когда у меня все шло так хорошо! Попадись ты мне только, я тебе шею сверну!

Не оступитесь!



На воздушной базе военного флота в Анакостии по одну сторону ангаров протекает река, а по другую расположен аэродром. Река служит местом взлета и посадки для гидропланов, аэродром — для сухопутных самолетов.

Один тамошний летчик несколько месяцев подряд летал исключительно на сухопутных машинах. Потом однажды поднялся на гидроплане. В качестве второго пилота он взял с собой одного из курсантов.

Полетав немного, летчик пошел на посадку. Но вместо того, чтобы вести самолет к реке, он стал снижаться над аэродромом.

Курсант молчал, пока не решил, что дольше молчать не смеет. Он толкнул летчика в бок, показал ему, что он сейчас посадит гидроплан на землю, и намекнул, что, может быть, лучше было бы пролететь немного подальше и сесть на реку. Летчик вполне с ним согласился. Он дал газ, сделал еще круг и стал садиться на реку. Он очень хорошо посадил машину и дал ей замедлить ход. Когда она почти остановилась, он обернулся к курсанту и стал извиняться, что чуть не посадил его на землю. Не переставая говорить, он расстегнул пояс.

— Нужно же было сделать такую глупость, — сказал он. — Я так долго летал на сухопутных самолетах, что, очевидно, стал снижаться там просто по привычке, не думая. Ужасно глупо.

Он был явно смущен и пристыжен.

— Да, — закончил он, — ужасно глупо, — и он встал и вылез из кабины на крыло.

— Всего хорошего, — сказал он и шагнул с крыла прямо в воду.

Любитель поскулить

Гэс-Пессимист заработал свою кличку на Брукском аэродроме, в Начальной военной школе летчиков. Он вечно твердил, что завтра его выгонят из школы. Окончив школу в Бруксе, он уверял, что не продержится и трех недель в Келли, школе высшего пилотажа, — в Бруксе ему, видите ли, просто повезло. Он окончил Келли первым в своем выпуске и говорил всем и каждому, что работы в гражданской авиации ему все равно не получить, уж лучше бы его выставили из школы.

Я встретил его через несколько месяцев в Чикаго. Он летал на одном из самых завидных участков западной почтовой линии. Он был убежден, что скоро потерпит аварию в ночном полете и на всю жизнь останется инвалидом, так что к чему, собственно, эта почтовая служба?

Я встретил его через несколько лет после того как его перевели на восточный участок, пересекающий Аллегенские горы. Он не понимал, какая польза ему будет после смерти от того, что сейчас ему больше платят. Разве в этих горах не гибнут все лучшие летчики?

Он взял отпуск и на время вернулся в армию. Я встретил его на аэродроме Митчел. Он сказал, что проводит отпуск в полетах, потому что захотелось для разнообразия полетать на военных машинах, немного развлечься.

— Но, знаешь, напрасно я это сделал, — сказал он. — Я слишком долго летал по прямой. Сегодня я чуть не столкнулся с одним в строю. Вряд ли я доживу до конца отпуска и вернусь на линию.

Я встретил его через несколько дней после того как он вернулся на линию.

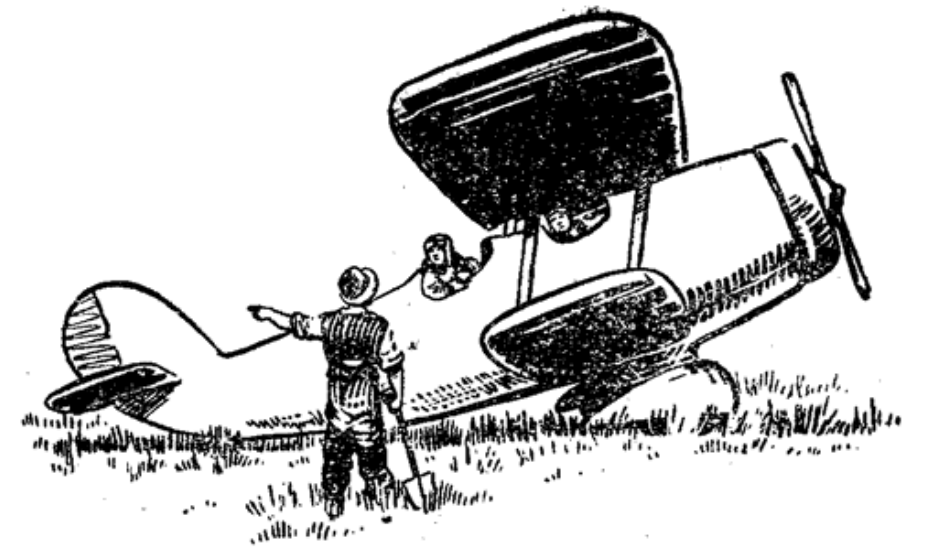
— Как дела, Пессимист? — приветствовал я его.

— Ах, знаешь, — сказал он, — вот я побыл в армии и стал летать недостаточно осторожно. Сегодня чуть не наскочил на радиомачту. Неосторожность, — вот что губит нас, ветеранов.

— Гэс, — сказал я. — Ты был бы несчастным человеком, если бы тебе не о чем было скулить. Я уверен, что ты доживешь до ста лет, и у тебя будет длинная белая борода, и ты целыми днями будешь терзаться, как бы не наступить на нее и не сломать себе шею.

Только слабая искорка смеха блеснула в его мрачных глазах.

География и погода



Арчер Уинстон работает в газете «Пост», ведает отделом «Последние новости». Познакомился я с ним в 1927 году, в Сан-Антонио. Он приехал туда, чтобы лечиться, а я работал инструктором на аэродроме Брукс, чтобы не умереть с голоду. Уже в то время мы оба носились с мыслью о литературной работе. Мы стали большими друзьями, а потом Арчер уехал к себе на родину в Коннектикут, а я перебрался на аэродром Марч в Риверсайде, штат Калифорния.

Через год я ушел из армии и поступил на службу в Департамент торговли. Мне поручили везти Билла Мак-Крэкена, министра торговли, в семитысячемильный перелет по всей стране. Я все спрашивал Билла, не проходит ли его маршрут через Уэстпорт, штат Коннектикут, или где-нибудь поблизости, потому что мне хотелось навестить моего друга Арчера Уинстона, который там жил. Билл сказал, что не знает такого города, и я стал разыскивать его на карте. Не нашел и сообщил об этом Биллу. И позже я неоднократно упоминал в разговоре, как странно, что я не нашел Уэстпорта на карте. Билл раза три справлялся, нашел ли я его наконец, и я отвечал, что нет.

В то время я совсем не знал Востока и, когда мы добрались до Хартфорда, решил, что мы наверно пролетим где-нибудь над Уэстпортом, а я так и не узнаю, где он. Я поделился своим горем с Биллом, и мы вместе поискали на карте, но Уэстпорта не нашли. На следующий день мы вылетели из Хартфорда в Нью-Йорк и попали в отвратительную погоду. В конце концов облака

спустились совсем низко, и я, хоть и ориентировался по долинам рек и железным дорогам, все же решил, что дальше лететь нельзя. Минут десять я кружил в воздухе, стараясь не задеть за холмы или деревья, пока не нашел места для посадки.

Я сел на небольшом поле, окруженном каменной оградой. Когда машина остановилась, я увидел, что по мокрой траве к нам направляется какой-то человек. Билл опросил меня, где мы, и я ответил, что представляю себе это весьма смутно — уж очень много мы кружили, — но сейчас спрошу. Человек сказал: «Уэстпорт».

Билл громко заорал от восторга. Конечно, восторг его отчасти объяснялся чувством облегчения, которое он испытал в связи с благополучной посадкой, но он так и не поверил, когда я сказал, что очутился в Уэстпорте совершенно случайно.

Вот оно как!

Когда я работал инспектором Департамента торговли, ко мне пришел экзаменоваться один человек. Летал он ужасно, я не пропустил его и велел приходить через месяц, а за это время еще потренироваться. Он пришел через месяц, но я опять забраковал его.

Он явился в третий раз и оказал: — Ну, теперь, я думаю, все пойдет хорошо. Разрешите экзаменоваться сегодня?

— Сегодня мне некогда, — ответил я. Но он так упрашивал, что я, наконец, сказал: — Ладно, найду для вас время сегодня. Приходите в три часа.

— Благодарю вас, благодарю, — сказал он и протянул руку.

Я пожал ему руку и почувствовал, что что-то щекочет мне ладонь. Я отдернул руку, в ней оказалась какая-то бумажка. Я развернул ее и увидел десятидолларовый банкнот.

Несколько секунд я стоял и смотрел на деньги, изумленный, озадаченный. Потом я понял. Он решил, что я нарочно затягиваю дело. Он решил дать мне взятку. Он не понимал, что никакая взятка не поможет, если я пропущу его, несмотря на его непригодность, а потом он из-за моей снисходительности укокошит пассажира.

Ярость зародилась где-то в мозгу, жгла, как пылающие угли, огнем пробежала по телу. Меня трясло, и, когда я поднял глаза, человек показался мне красным языком пламени в красной комнате.

Я метнул в него бумажкой, словно копьем, и закричал: — Вон отсюда! Вон отсюда, и чтобы я вас больше не видел!

Приходилось вам когда-нибудь швырять в человека клочком бумаги?

Брошенная мною бумажка не спеша слетела на пол между нами. Я набросился на нее и толкал ногами, пока не вытолкал за дверь. Его я тоже вытолкал вон.

Позже, сидя за столом, я все думал, почему я так разъярился. Дело было не в честности. О честности я не успел подумать. Может быть, я вышел из себя потому, что он дал мне понять, что я стою десять долларов? Я раздумывал о том, как я поступил бы, предложи он мне десять тысяч долларов. Я начал понимать, что такое взятка.

Не убедил

— Этот курсант опасный. Не летай ты с ним больше, — уговаривал я моего друга Брукса Уилсона.

— Ну, что ты, — ответил Брукс. — Он не опасный. Он просто невменяемый.

— Вот поэтому-то он и опасен, — возразил я. — Ты говоришь, что он сегодня от страха зажал управление и вы потеряли тысячу футов высоты, прежде чем ты смог отобрать у него ручку. В следующий раз у вас может не оказаться в запасе тысячи футов.

— В следующий раз они мне не понадобятся, — не сдавался Брукс. — Сегодня я с ним повозился, пока отнял у него управление, а в другой раз, если он будет упираться, я просто трахну его по голове огнетушителем, он и не пикнет.

— Да, если ты будешь на такой высоте, что успеешь это сделать, — заметил я. — А если он зажмет управление слишком низко, ты не успеешь его трахнуть.

Оба мы были очень молодыми военными инструкторами, и Брукс был упрям, как упряма самоуверенная молодость. Он только проворчал: — Вечно ты трусишь. Я отлично справлюсь с этим молодчиком.

На следующий день в кукурузное поле рядом с аэропортом упал с самолетом курсант, летавший без инструктора. Когда произошла катастрофа, Брукс со своим невменяемым курсантом только что приземлился и как раз вылезал из кабины. Увидев, что случилось, он спрыгнул обратно в кабину, включил еще работавший вхолостую мотор и взлетел, а невменяемый так и остался сидеть на заднем пилотском кресле.

Брукс прилетел к месту аварии, сделал круг, пикировал, поднялся, скользнул на крыло, пикировал, поднялся, сделал переворот и опять пикировал. Он был изумительный летчик. Он указывал санитарному автомобилю место, где самолет упал в высокую кукурузу. Он поднялся и начал еще один переворот, потом вдруг перекинулся на спину и «клюнул» рядом с разбитой машиной.

Когда Брукса вытащили из-под обломков, он был без сознания, но в бреду без конца бормотал: — Отпусти ручку… отпусти… Отпусти, а то сейчас грохнемся. — Невменяемый отделался царапинами. Брукс в ту же ночь умер.

Монк Хантер

Монк Хантер был пилот-щеголь, единственный пилот-щеголь, какого мне приходилось встречать. Щегольство было в покрое и фасоне его мундира, щегольство в фасоне начищенных, как зеркало, ботинок, щегольство в манере помахивать тросточкой. Щегольство сквозило в посадке его великолепной темноволосой головы, в дрожании ноздрей и в блеске живых черных глаз, в резких, энергичных движениях и бурной, прерывистой, богатой интонациями речи, которой он стрелял в вас, как во время войны стрелял из пулемета в самолеты противника, — он сбил их тогда девять штук.

Особенно щегольски выглядели усы Монка. Только он и мог носить такие усы. Один раз я видел его без них, и казалось, он что-то утратил, как Самсон, когда ему обрезали волосы. И выглядел голым и беспомощным.

Усы были большие, такие усы можно увидеть на старых фотографиях провинциальных сердцеедов. Они торчали кверху, и когда Монк крутил их особым, ему одному известным, способом, на него стоило посмотреть.

Однажды бедный Монк вылетел на истребителе с аэродрома Сэлфридж. Он и это сделал щегольски. Оторвавшись от земли, он некоторое время летел совсем низко, а потом начал ровно, плавно уходить все выше в голубое небо.

Мы все заметили, как за его самолетом потянулась полоса белого дыма. Потом, затаив дыхание, мы увидели, как изящное движение корабля нарушилось, он медленно осел в воздухе и стал неудержимо падать носом вперед, прямо на лед замерзшего озера Сент-Клэр.

Парашют Монка расцвел за падающей машиной, и в мгновение она скрылась за лесом.

Мы ринулись к автомобилям и бешено покатили туда, где, по нашим расчетам, должен был упасть самолет. Мы нашли Монка, он был цел, только ушибся немного о лед, он размахивал руками и орал, что самолет загорелся и вот что, чортов сын, сделал. Мы посмотрели на самолет, но Монк не переставал взволнованно жестикулировать, и тогда мы посмотрели на него. Он и имел в виду — что самолет сделал с *ним.* Мы разразились отчаянным хохотом. Собственно, мы смеялись не над Монком, а вместе с ним. И он это понимал.

Один ус у него сгорел до основания.

Нервы не выдержали

Как-то я испытывал самолет. В воздухе у него отвалились крылья, и я выпрыгнул с парашютом. Я убежден, что люди, смотревшие на меня с земли, переволновались больше, чем я сам. Я был слишком занят.

Адмирал Моффет, например, тот, который впоследствии разбился на «Экроне», укатил домой и в порыве чувств написал мне очень милое письмо о том, какой я герой. Я вовсе не был героем. Я просто спасал свою шкуру. А мой механик, тот сейчас же пришел ко мне в госпиталь. Я был в госпитале не потому, что расшибся, а потому, что меня отправил туда военный врач. Уже попав в госпиталь, я обнаружил, что у меня сильное сердцебиение и я не могу спать; поэтому, когда Эдди, мой механик, пришел, его пропустили ко мне.

Сначала он ничего не говорил. Он сидел на соседней кровати, мял в руках фуражку и глядел в пол. Наконец, он сказал:

— Когда ваш парашют раскрылся, я упал.

Я представил себе, как он со всех ног бежит по аэродрому, видит, как я падаю, затягивая прыжок, и спотыкается в ту самую минуту, когда мой парашют раскрылся.

— Что ж вы не глядели под ноги? — поддразнил я его.

Он все смотрел в пол, мял фуражку, и на лице его ничего нельзя было прочесть.

— Я никуда не бежал, — сказал он.

Разговор получался мало вразумительный.

— Так вы же говорите, что когда мой парашют раскрылся, вы упали? — спросил я.

— Да, — ответил он, словно обращаясь к полу. Он пребывал в

каком-то трансе.

— Ну как же, — сказал я в недоумении, — значит, вы бежали по полю и смотрели на меня. А потом, наверно, споткнулись и упали.

— Нет, — сказал он как во сне. — Я ни обо что не споткнулся. Я просто стоял и смотрел вверх, на вас.

Я начал злиться.

— Так почему же, к чорту, вы упали? — спросил я.

— Ноги подкосились, — ответил он.

Уилл Роджерс в воздухе

Однажды я летел в качестве пассажира на одной из наших авиалиний; мне нужно было попасть в Уичиту, чтобы сдать там проданный самолет. Вместе со мной летел Уилл Роджерс[5].

Во время посадки в Коломбосе мне удалось втянуть Роджерса в разговор. Меня всегда занимал вопрос, — так же ли он говорит в жизни, как на сцене и по радио, и умышленно или нет он делает столько ошибок, когда пишет. Он говорил со мной точно так же, как на сцене и по радио, и делал в разговоре не меньше ошибок, чем в своих статьях. Я решил, что если все это игра, то он, пожалуй, перебарщивает.

Я заметил, что некоторые движения он делает с большим усилием. Его точно немного скрючило. Я спросил его, что это с ним. Он сказал, что перед отъездом из Калифорнии упал с лошади и сломал несколько ребер. Мне это показалось странным, — я всегда думал, что он хорошо ездит верхом. Я так и сказал ему, и он ответил, что лошадь была новая и он не привык к ней. Я решил, что это все-таки странно, но не стал допытываться.

Немного погодя я упомянул о том, что сам я — профессиональный летчик и что летать в качестве пассажира мне приходится крайне редко. Он сказал, что в таком случае может мне объяснить все начистоту. На самом деле он, оказывается, пострадал накануне в воздушной катастрофе. Рейсовый самолет, на котором он летел, сделал вынужденную посадку, ударился носом о землю и основательно его встряхнул. Тогда-то он и сломал ребра.

Он сказал, что авария произошла не по вине летчика, что мотор сдал, и пилот, если учесть характер местности, провел посадку очень хорошо. Он сказал, что только хороший пилот мог сесть в таких условиях, не убив всех пассажиров, и что кроме него, Роджерса, никто не пострадал.

Он сказал, что сначала выдумал эту историю с лошадью потому, что считал меня пассажиром. Он просил не рассказывать правду остальным пассажирам, потому что это могло напугать их и испортить им путешествие.

Он так и не узнал

Летчики, когда летают вместе, часто подшучивают друг над другом.

Два пилота, которых я знал по работе на аэродроме Келли, летали на несколько дней в Даллас. Когда они пустились в обратный путь, погода была скверная, и самолет сильно болтало.

Милях в пятидесяти от Сан-Антонио летчик, который вел самолет, обернулся к другому пилоту, сидевшему в заднем кресле, чтобы попросить у него спичек. Он не увидел его и решил, что тот прикорнул в кабинке и задремал. Он приподнял локоть и заглянул вниз, в фюзеляж. Задняя кабина была пуста!

Самолет шел на высоте около пятисот футов, и во все время пути не поднимался на большую высоту, а на отдельных участках летел еще ниже. До смерти перепугавшись при мысли, что пассажир мог отстегнуть пояс, чтобы лечь и поспать, и толчком его выбросило из кабины, что может быть он даже не осознал опасности и не успел раскрыть парашют, наш пилот повернул и полетел обратно по только что пройденному пути, высматривая на земле мертвое тело товарища. Он пролетел как можно дальше, оставив себе горючего только на путь до аэродрома Келли.

Он ничего не нашел и всю дорогу до Келли отчаянно волновался. Но, снизившись, он увидел своего спутника, — тот ждал его с сияющей физиономией.

Пилот, сидевший в заднем кресле, рассказал, что он расстегнул пояс и прилег поспать, а потом ощутил толчок и, проснувшись, увидел кабину футах в четырех под собой и немного сбоку. Он, якобы, протянул руку, но ухватился за воздух. Под ним промелькнуло хвостовое оперение, и самолет улетел вперед, а он остался.

Сначала он ошалел, но, быстро сообразив, что нельзя же

рассиживаться тут без самолета и нужно что-то предпринять, дернул за кольцо. Парашют раскрылся как раз во-время.

Он дошел до шоссе, над которым так недавно пролетал, и его подвезли на автомобиле в Келли. Он сказал, что видел, как самолет повернул и полетел обратно, искать его.

Пилот, который вел машину, так и не узнал, действительно ли его спутник вывалился из кабины, или выпрыгнул нарочно, чтобы подшутить над ним.

Мечта Бонни

У Бонни была мечта. Она светилась в его глазах, глазах изобретателя. Она наполняла надеждой его дни. Она, как видение, вставала перед ним ночами.

За эту мечту мы прозвали его Бонни-Чайка. Он мечтал построить из дерева, металла и ткани самолет, который не уступал бы изяществом сильной, легкокрылой чайке в парящем полете.

Он наблюдал за чайками. Он изучал их живых и мертвых. Он изучал их изумительный парящий полет. Он убивал их и изучал их безжизненные крылья. Он хотел разгадать их тайну. Он хотел воссоздать ее для человечества.

Бонни завидовал чайкам. Он убивал их сотнями, тысячами и закапывал в поле. Он построил самолет, руководясь тем, чему, как он думал, научили его их трупы.

Он построил самолет и взлетел на нем. Инженеры, которые никогда не изучали строение чаек, но изучали полет человека, говорили ему, что он заблуждается. Они указывали ему, что центр давления переместился слишком назад. Но Бонни смотрел на них сияющими верой глазами, он обнял свою мечту и взлетел.

Сначала все шло хорошо. Он пронесся по аэродрому, и хотя рев мотора не совсем точно воспроизводил крики чайки, видом самолет был и правда похож на нее. Он поднялся в воздух — точь-в-точь гигантская чайка. Он круто полез вверх, и умные люди покачивали головами и недоумевали — неужели фанатик-невежда опять оказался прав, а они ошиблись.

Их недоумение длилось недолго. Когда Бонни захотел выправить самолет, он скапотировал и камнем пошел к земле, как чайка, когда она падает на воду, завидев рыбу.

Мы бросились к месту катастрофы. Бонни был мертв. Вокруг него валялись обломки не только его собственных крыльев — крыльев чайки! — но и тысячи растерзанных крыльев других чаек. Он свалился прямо в неглубокую могилу, где лежали все чайки, которых он убил.

Случай с маисовой трубкой

Какая-нибудь дурацкая мелочь способна иногда вызвать катастрофу.

Как-то в Экроне я делал обратную петлю. Я дошел до верха петли и сейчас же перешел в следующую. Я не собирался делать вторую петлю и потянул ручку на себя, чтобы прервать ее. Ручка не слушалась. Где-то заело управление.

Самолет все круче и круче шел в пике. Я подтянул стабилизатор и таким образом смог поднять нос самолета. Я не мог удержать его в таком положении, даже если бы значительно сбавил обороты. Я знал, что в последнем случае мне будет нелегко сделать посадку. Вдобавок, хоть у меня и был с собой парашют, я знал, что, случись ручке застрять еще дальше впереди, когда я спущусь достаточно, чтобы сесть, — и самолет клюнет носом, не дав мне даже времени выпрыгнуть. Или мотор сдаст на очень уж малой высоте, и получится то же самое. Так или иначе, а самолет был не мой, и я не хотел без крайней необходимости прыгать и бросать его на произвол судьбы.

Я еще несколько раз попытался отвести ручку на себя. Всякий раз, как я дергал ее, она в одном и том же месте натыкалась на какое-то препятствие. Я решил действовать в расчете на то, что она останется в этом крайнем положении.

Оттянув ручку сколько мог на себя, я залетел далеко за черту аэродрома, поддерживал положение самолета с помощью мотора. Садиться приходилось на большой скорости, хвост машины был высоко задран. Она с силой ударилась о землю и пробежала до самого конца аэродрома, но все же посадка обошлась без аварии.

Я сейчас же осмотрел самолет, чтобы выяснить, почему заело ручку. Я был в полном недоумении, так как перед самым взлетом удалил все лишние, незакрепленные мелочи.

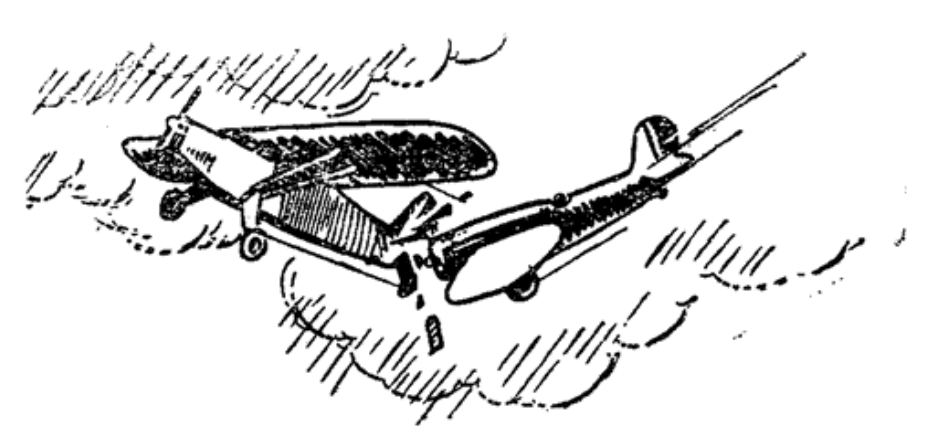
Я нашел трубку из маисового стебля, которую владелец самолета разыскивал уже много недель. Он оставил ее в багажнике, а потом она исчезла. Она, оказывается, проскочила в небольшое отверстие в задней стенке багажника и все время болталась где-то в хвостовой части фюзеляжа.

Когда я делал обратную петлю, центробежной силой трубку подкинуло вверх, и она вклинилась, в верхние лонжероны в конце фюзеляжа. Каждый раз, как я тянул ручку назад, с нею сталкивался кабанчик руля высоты, и она останавливалась.

От трубки осталась только чашечка. Она застряла боком. Случись ей засесть нижней частью, она еще больше зажала бы ручку, и я был бы вынужден либо прыгать, либо падать и

разбиться вместе с самолетом. А с прыжком пришлось бы очень торопиться, потому что, когда я начал вторую — невольную — обратную петлю, запас высоты у меня оставался совсем небольшой.

Невинная шутка



Однажды за одним моим товарищем гнался в воздухе пьяный летчик. Если вам доводилось поравняться на шоссе с пьяным шофером, вы поймете, в каком положении оказался мой товарищ, когда пьяный пустился за ним в погоню. Конечно, он не мог сказать с уверенностью, что тот пьян, но он понимал, что имеет дело либо с пьяным, либо с помешанным.

Мой товарищ был военный летчик. Он прилетел на истребителе из Сэлфриджа, штат Мичиган, в Чикаго и кругами шел на посадку над Чикагским аэродромом, как вдруг на него напал этот пьяный, который, очевидно, все еще жил воспоминаниями о войне и обрадовался случаю подраться.

Сначала мой товарищ заметил, что самолет DH (они в то время использовались на почтовых линиях) идет прямо на него, немного сверху. Ему удалось в последнюю минуту увернуться, иначе неизбежно произошло бы столкновение. Молодчик набрал высоту и опять атаковал моего товарища. Тот опять увернулся и стал размышлять, с каких это пор в воздух стали выпускать сумасшедших. Размышлять ему пришлось недолго, — молодчик не отставал. В конце концов, он затеял новую игру — пикировал куда-то под истребитель и снова появлялся перед его носом. Повидимому, он нашел, что это интереснее, чем просто пикировать на самолет моего товарища, и решил продолжать в том же духе.

Мой товарищ видел, как он исчез где-то под хвостом его самолета, и совсем было растерялся. Он не знал, куда повернуть, потому что не знал, с какой стороны тому вздумается вынырнуть.

Вдруг он увидел нос самолета DH прямо перед собой. Он понял, что на этот раз молодчик переборщил, — подлетел слишком близко. Он взял ручку на себя, но в ту же минуту

почувствовал, что задел за тот самолет. От толчка истребитель потерял равновесие, а когда ему все же удалось выравняться, мотор давал такие перебои, что его пришлось выключить. Истребитель проехал пропеллером по хвосту второго самолета, и пропеллер погнуло и скорежило. А у самолета пьяного летчика срезало хвост.

Пьяный был, очевидно, слишком пьян, чтобы выбраться из кабины, — он грохнулся на землю вместе со своим самолетом. Мой товарищ сумел посадить свой истребитель. Он остался жив только чудом, да еще потому, что был очень хорошим летчиком.

На зло

Летчик не должен злоупотреблять возможностями своей машины. К счастью, я понял это уже давно, и понимание далось мне не слишком дорого.

Однажды другой летчик неуважительно отозвался о моей манере летать. Он критиковал мои взлеты. Самоуверенный мальчишка, только что окончивший летную школу, я выбрал достаточно глупый способ, чтобы опровергнуть его доводы. Но он упорно изводил меня своими колкими, ехидными замечаниями, упорно твердил, что я разобьюсь, если буду и дальше так летать, и я, наконец, принял вызов и уже не мог отступить, даже когда понял, что увлекся и, вероятно, сломаю себе шею.

— Раз вы считаете, что мои взлеты так опасны, — сказал я ему, — так я вот возьму и выключу мотор в самый опасный момент этого опасного взлета и благополучно приземлюсь на аэродроме.

И я пошел прочь, негодуя, и залез в кабину самолета.

Я взлетел лицом к высоким деревьям, окаймлявшим аэродром, стал очень постепенно набирать высоту и сделал вираж перед самыми деревьями, точь-в-точь как в том взлете, который он раскритиковал. Одновременно, чтобы еще насолить ему, я резко рванул машину вверх. Я не желал давать ему повод для придирок. Потом я выключил мотор и стал планировать над деревьями к аэродрому. Мне следовало немного опустить нос самолета, чтобы смягчить удар о землю, но я зарвался. Я покажу ему, на что я способен. Мне очень хотелось дать газ, потому что я падал слишком быстро, но я решил не доставлять ему этого удовольствия.

Я хлопнулся о землю, как мешок с камнями. Самолет застонал и подскочил на высоту ангара. К счастью, он и хлопнулся, и подскочил перпендикулярно к земле. Только поэтому его я не разметало по всему аэродрому. Он еще раз хлопнулся и опять подскочил и остановился очень скоро, если учесть, что я садился по ветру.

— Ну вот, — сказал я моему критику, вылезая из кабины, — теперь, будьте добры, проделайте ваш любимый прямой и безопасный взлет и выключите мотор над самыми деревьями. У вас не будет начатого, и притом основательно начатого разворота, а начать его — не хватит времени. Вы свалитесь прямо на деревья и разобьетесь, и если это безопаснее, чем сесть на аэродром и не разбиться, тогда я согласен, что ваши взлеты безопаснее моих.

Затея была слишком рискованная, и он это понял. Он только поглядел на меня строгими глазами — ведь он знал точно так же, как и я, что моя посадка непременно должна была окончиться катастрофой. Но я добился своего, — он отстал и больше не изводил меня своими замечаниями.

И на том спасибо!

Однажды меня спросили, на каком самолете я летаю. Я сказал, что на любом, лишь бы за это платили деньги.

— Но разве у вас нет своего самолета? — последовал вопрос.

— Нет, — ответил я. — И даже больше, — продолжал я, — у меня никогда не было своего самолета, хотя вот уже одиннадцать лет, как я — профессиональный летчик.

Почему?

Думаю, что лучшим будет то объяснение, которое я дал когда-то в Калифорнии одному мальчонке.

Я находился на заводе Локхид. Я провел там уже несколько месяцев, наблюдая за постройкой самолета, который я запродал одному богатому летчику-спортсмену на Востоке. Самолет был «Локхид Сириус» — в то время этот тип был чрезвычайно популярен — последнее, самое изящное достижение конструкторского искусства.

В ясный, солнечный день мой самолет выкатили во двор завода, и надо сказать, что его яркая красно-белая окраска и чистые, смелые линии бесконечно радовали глаз, когда я увидел его в ослепительном блеске калифорнийского солнца.

Какой-то мальчуган, перелезший через заводскую ограду, несмотря на надпись «Вход воспрещен», был, очевидно, такого же мнения, — когда я подошел к кораблю, чтобы повести его в первый испытательный полет, он стоял и упоенно глядел на него круглыми, как серебряные доллары, глазами. Он ловко поймал меня как раз когда я обогнул крыло и готовился сесть в кабину.

— Гы-ы, мистер, — сказал он, — это ваш самолет?

— Нет, голубчик, — ответил я. — Я только летаю на нем. Это, видишь ли, не так дорого и гораздо интереснее.

Путевые зарисовки

Я взлетаю с аэродрома Марч в Калифорнии, беру курс на север и круто лезу вверх. На высоте десяти тысяч футов по альтиметру я вижу, как зеленые верхушки елей мелькают в каких-нибудь двухстах футах подо мной. Я вижу глубокий снег, сверкающий на солнце между стволами. Я лечу над хребтом Сан Бернардино.

Я выхожу из гор и, не снижаясь, лечу над пустыней Мохава; альтиметр попрежнему показывает десять тысяч футов. Пустыня лежит высоко над уровнем моря.

Я смотрю вперед, — в тридцати милях от меня тянется железная дорога. Я оглядываюсь назад, — зеленые склоны и снежные шапки гор служат фоном раскинувшейся внизу пустыне.

Через железную дорогу, через Барстоу, дальше, в Гранитные горы, низкие, покатые, черные, голые, — застывшая лава.

Вот и Пестрые горы. На карте этого названия не найти. У них вообще нет названия, и сначала я в них не верю. Но нет, вот они подо мной. Это не атмосферное явление. Не мираж. Никаких «неуловимых переходов». Они действительно пестрые. Вон стоит гора. Она вырастает из пустыни, ярко-зеленая, и кончается белой короной. А вот другая, та внизу лиловая, а выше красная. Есть и красные с желтым. Словно господь бог играл разноцветными мелками; вот выбрал лиловый, растер его в пальцах и насыпал в лиловую кучку, потом взял другой мелок и блестящим порошком посыпал первую горку, а сверху прибавил третий цвет — получилась острая, сверкающая вершина. Фантастика, выдумка, правда!

Уже давно я не видел признаков жизни. Сверкающая красками местность бесплодна. Я оглядываюсь. Я еще могу различить линию железной дороги. А далеко-далеко за ней встают белые горы Сан-Бернардино и кажутся уже совсем низкими. Долететь обратно до железной дороги недалеко, не так далеко даже и до гор, и до расположенного в зеленой долине Сан Бернардино аэродрома Марч. Но пешком туда дойдешь не скоро. Не скоро доберешься и до железной дороги. Что если сдаст мой мотор? Я хотел, собственно, долететь до Долины Смерти, взглянуть на нее, сделать круг и вернуться.

Я неохотно делаю вираж и лечу обратным курсом к дому. Ничего, для послеобеденной прогулки я и так повидал немало!

Мексиканская выпивка

Я не виделся с Дарром Элкайр несколько лет, с тех пор как ушел из армии, й когда я заглянул к нему на аэродром Марч и узнал, что он и еще кое-кто из офицеров собираются лететь на трех самолетах в Мексакали на мексиканской границе и вернуться на следующий день, я охотно согласился лететь вместе с ними. Я летел в задней кабине самолета Дарра, и когда мы приземлились и перешли границу, все серьезно занялись выпивкой. Все, кроме вашего покорного слуги. Я накануне был на вечеринке и чувствовал, что с меня хватит.

На следующее утро мы познакомились с каким-то мексиканским капитаном и опять все без конца пили и чествовали друг друга. Я по-прежнему выплескивал содержимое стаканов через плечо.

После обеда мексиканский капитан решил проводить нас в аэропорт, пожелать нам счастливого пути. Не успели мы взлететь, как лидер нашего звена решил проделать всем звеном парочку пике над мексиканским капитаном — пожелать ему счастливо оставаться.

Они страшно веселились, когда, чуть не задевая крыльями землю, прощались с капитаном, но мне было совсем не весело. Дарр слишком уж близко придвигал крыло своего самолета к самолету вожака. У меня в задней кабине было второе управление, и я не мог удержаться и слегка тянул ручку, чтобы в опасные моменты отвести крыло от самолета лидера или чуть поскорее выйти из некоторых пике. Это было беспардонным нарушением летной этики, но, чорт возьми, я ведь был трезв!

Мы вернулись на аэродром Марч, и Дарр, который к тому времени протрезвился, стал мне говорить, какой я молодец, что просидел всю дорогу в задней кабине и не мешал ему. Он сказал, что отнял бы у меня управление, если бы я летел пьяный, а он, трезвый, сидел бы за мною. Сначала я подумал, что он хочет поддеть меня, но потом убедился, что он говорит совершенно серьезно. Я так осторожно двигал ручку, что он ничего не заметил.

Я не стал говорить ему правду. Мне понравилось, что он счел меня достаточно хладнокровным, чтобы высидеть всю дорогу смирно и не вмешиваться. Да и не хватило духу просветить его насчет истинного положения вещей.

Неблагодарное занятие

Злоключения летчика иногда бывают совершенно неожиданного свойства.

Вот, например, мне нужно было однажды доставить несколько человек на одно ранчо в Мексике. Погода была скверная почти на всем пути от Нью-Йорка до Орлиного прохода на границе, я летел над болотами и горными хребтами, а от границы было еще восемьдесят миль полета над безлюдными горами и пустыней.

На следующий день меня потащили на охоту. Это значило, что предстоит ехать верхом. Один раз в жизни я уже ездил верхом, и лошадь запомнилась мне как самый неудобный из всех изобретенных человеком способов передвижения.

Но я все же поехал. Я даже начал находить в этой затее некоторое удовольствие. Я обнаружил, что лошадь можно повернуть на рыси и что это очень напоминает вираж на самолете. Я отлично проводил время в таких экспериментах, пока не заметил, что некая часть моего тела что-то очень согрелась, а потом стала чрезвычайно чувствительна. Скоро я уже мучился мыслью, что мы никогда не вернемся домой. Когда же мы вернулись, оказалось, что и бриджи мои, и сам я изменились в цвете. А когда я ушел переодеваться, я выяснил, что между моими бриджами и мной создался теснейший союз, прямо-таки неразрывная дружба! Они пристали ко мне и не желали со мной расстаться, не получив, как Шейлок, своего фунта мяса.

После этого я решил, что лучше уж мне не изменять самолету. Но на следующий день я обнаружил, что на самолете мне тоже неудобно, — а предстоял пятичасовой перелет в

Мексико-сити.

Когда я туда добрался, мне уже нигде не было удобно, и обедал я в тот вечер стоя, перед камином. В довершение позора, раздевать меня пришлось доктору. Ему понадобилось много теплого масла и вся осторожность, на какую он был способен.

Еще бы немножко…

На пути туда Банни целиком доверился мне, так что теперь, когда мы возвращались на аэродром Марч, я сидел в задней кабине нашего военного DH и утешал себя мыслью, что Банни летает ничуть не хуже меня.

Сан-Франциско остался позади. Под нами лежали горы Диабло. Вокруг нас, как уютная, знакомая комната, был наш корабль.

Но за стенами его, словно белая, мутная, непроглядная ночь, расстилался туман, чужой и страшный, потому что нам с Банни почти не приходилось летать в нем, а так долго подряд и вовсе.

Казалось, самолет идет прямо по курсу, но, заглянув через плечо Банни, я увидел, что стрелка «пионера» — указателя крена и поворотов — склонилась далеко вправо. Потом, — молодец Банни! — она стала на место. Но еще немного, и медленно, неуклонно — Банни, Банни! — стрелка стала уходить влево. Шарик оставался в центре, значит, поворот был правильный. Но этого мало. Куда мы летим? Или мы делаем зигзаги? Или описываем круги? В какую сторону мы отклонились? Не так далеко, справа от нас, лежит океан.

Потом новая беда — лед! Его белые пальцы захватили переднюю кромку крыльев, обращенную вперед сторону расчалок и троссов. Пропеллер крутился неровно. Мотор работал напряженно, с перебоями. Один раз весь самолет словно вздрогнул. Я увидел, как опустился один из элеронов. Банни старался удержать крыло в горизонтальном положении. Я видел, как выпрямилась стрелка «пионера». Удержал! Но я увидел и еще кое-что. Я увидел, что альтиметр падает. Нечего теперь надеяться, что мы увидим синее небо. Нечего надеяться, что мы продержимся выше тумана, пока не найдем просвета, как нам предсказали метеорологи. Далеко ли под нами вершины гор? Растает ли лед, прежде чем мы опустимся слишком низко?

Я увидел, как ручка пошла назад, услышал, как затихает ласковый рев мотора, услышал голос Банни, прозвучавший словно из другого мира.

— Давай прыгать! — крикнул он, поворачивая голову.

Есть ли под нами, в этой белой глубине, горы, на которые можно спуститься, по которым можно итти? Или мы уже висим над океаном?

— Не надо. Подождем. Попробуем еще раз, — крикнул я в ответ.

Потом я опять закричал, протянул руку, ободрав пальцы о

козырек самолета, схватил Банни за плечо, но поздно. Пока я кричал, тянулся и хватал, самолет дал крен, опустил нос и благополучно пикировал через грязно-серый туннель к земле. Банни тоже успел его заметить, это окно в тумане, а через него — землю.

Нас окатило более теплым воздухом. Лед стал блестящими каплями стекать с крыльев. Мы оказались над долиной Сан Хоакин, облака были достаточно высоко, и дальше лететь было совсем просто.

Бежать, бежать, бежать!

Золотой, безоблачный день в Тексасе. Мальчик-мексиканец работает на плантациях сахарного тростника позади аэродрома Келли. Над головой у него в сонном воздухе гудят самолеты. Изредка он прерывает работу и бросает на них равнодушный взгляд. Они его не очень интересуют. Они, — как автомобили, что бесконечно несутся мимо него по шоссе. Он к ним привык. И еще — они вне его мира.

Иногда внимание его привлекает долгий рев мотора, — это какой-нибудь самолет выходит из пике. Порой он задерживается глазами на сложной фигуре маневрирующего звена. Часто, рассеянным взглядом, он просто смотрит в небо. Так сапожник, сидя у окна, глядит на прохожих на улице.

На этот раз, однако, странный перебой в ровном гудении пролетающего над ним звена из трех самолетов DH заставляет его невольно оторваться от работы и поднять голову. Звук необычный и кажется ему зловещим. Он хорошо знает, как должен гудеть мотор. Даже когда самолет идет на посадку и мотор затихает, звук бывает не такой. Это говорит ему бессознательно натренированный слух и, может быть, какое-то странное предчувствие.

Он видит, что два самолета из трех столкнулись и не могут расцепиться. Он видит, как они, почему-то безмолвные, прекратившие свой полет, падают и рассыпаются в воздухе. Он видит, как от обломков отделяются два черных предмета. Он видит, что за каждым из них тянется белое полотнище, а потом полотнища распускаются и, покачиваясь, медленно плывут в воздухе, — парашюты. Он стоит, закинув голову, индейские глаза на смуглом лице полны восторга.

Внезапно его охватывает тревога, потом страх. Разбившиеся самолеты крутятся и падают, они кажутся ему вестниками смерти, они упадут на него! Он пускается бежать. Куда угодно, все равно куда. Он бежит, как только могут нести его маленькие загорелые ноги. К тому времени, когда самолеты ударяются о землю, он успел пробежать довольно большое расстояние.

Та часть поля, откуда он убежал, лежит, спокойная, безмятежная, греется, дремлет на солнце. Туда обломки не упали. Они упали на него, застигли его на бегу. Мир, который не был его миром, осенил его темными, смятыми крыльями смерти.

Бой на большой высоте

Одна из самых коротких и забавных семейных стычек, при которых мне случалось присутствовать, произошла на самолете. Я вез владельца самолета и его жену на побережье.

Мы перелетели пустыню Мохава, пересекли горную цепь, окаймляющую ее с запада, и оказались над долиной, в которой — я это знал — на тринадцать тысяч футов ниже нас лежал Лос Анжелос. Долина и океан за нею были затянуты туманом, и я видел только его белые волны да темные горы, выступавшие из него.

Я спустился спиралью и проскочил через «окно» в тумане, недалеко от подножия гор. Надежды мои не оправдались, — туман навис очень низко, был очень густой. Я нашел железную дорогу и зигзагам и полетел вдоль нее к аэропорту.

Владелец самолета сидел справа от меня и держал карту, чтобы мне удобнее было сверяться с нею. Его жена, сидевшая за мной, беспокойно ерзала на сиденьи и напряженно вглядывалась через окно в низко нависший туман.

Скоро она тронула меня за плечо и сказала:

— Мы, кажется, летим ужасно низко? Я повернул голову и крикнул:

— Да, потому что потолок ужасно низкий. — Мне очень хотелось добавить — «дура вы этакая», — но я не посмел.

— А это не опасно? — пропищала она.

— Все будет в порядке, — крикнул я. — Мне не впервой лететь в такой каше. Я справлюсь.

Очень скоро она опять тронула меня ха плечо.

— Где мы сейчас летим? — спросила она.

— Не могу сказать вам точно, — крикнул я, — но мы держимся правильной железной дороги и через несколько минут будем в аэропорте.

Как раз в это время мы пролетали над предместьем города, и железная дорога под нами разделилась на три ветки. Я поспешно пригнулся к карте, чтобы выяснить, вдоль которой из веток мне лететь. Дама увидела мое быстрое движение, заметила, вероятно, что вид у меня озабоченный. Она опять тронула меня за плечо.

— Ах, вы уверены, что мы не сбились с пути? — протянула она, чуть не плача.

Я обернулся, чтобы ответить ей, что и для чего я делаю, потом сообразил, что должен уделить все внимание управлению самолетом, бросил умоляющий взгляд на ее мужа, сжал зубы и стал следить за ориентирами. Мы были уже у самого аэропорта, и

я не хотел прозевать его.

Я услышал, как муж прокричал ей невообразимо забавную смесь приказания и мольбы.

— Душенька, — крикнул он ей, — замолчи ты, чтоб тебе пусто было, мое сокровище!

Глазами профессионала

Мне нужно было попасть в Кливленд, чтобы привести оттуда самолет, который один мой ученик оставил там, испугавшись плохой погоды. Я взял с собою парашют и сел в рейсовый самолет. Парашют предназначался для обратного пути.

Носильщик аэропорта хотел положить мой парашют в багажное отделение. Я возразил: — Какая же мне тогда от него будет польза? — Носильщик, кажется, обиделся, но я не сдался и взял парашют с собой на свое место.

Мы вылетели из Ньюарка, когда стемнело. Погода была скверная, и уже через три минуты после старта мы шли слепым полетом.

Я пробовал утешать себя мыслью, что летчики наши специально обучались слепым полетам, что у них есть приборы, два мотора, радио, что все вообще отлично. Но я не мог даже разглядеть конца крыльев.

Я пробовал читать журнал. Я поймал себя на том, что смотрю через окно в темноту, стараясь разглядеть, не поднялись ли мы, наконец, выше облаков.

Я пробовал задремать. Я поймал себя на том, что слышу, как моторы гудят немного громче, — я знаю, что машина опускает нос; чувствую, что немного тяжелее вдавился в сиденье, — знаю, что пилот выравнивается; слышу, как шум моторов становится немного тише, — знаю, что самолет задирает нос; чувствую, что стал немного легче, — знаю, что пилот опять выравнивается; раз за разом говорю тебе, что он знает свое дело и что я все равно, ничем помочь не могу, и все-таки, хоть и сижу неподвижно, переживаю каждое его движение.

Прошло два часа, а мы все летели вслепую, и нос мой был почти беспрерывно прижат к оконному стеклу. Другие пассажиры, вероятно, думали, что я лечу на самолете в первый раз в жизни.

Прошло еще полчаса, а мы все еще шли вслепую, а до Кливленда оставалось всего полчаса пути. В конце концов, мы вышли из тумана перед самым Кливлендом. Мы летели низко, но огни под нами светили тускло, хотя мы проносились совсем близко от них. Когда мы сели, видимость была ничтожная, а скоро туман и совсем заволок землю.

Остальные пассажиры всю дорогу спали и проснулись перед самой посадкой. Но мне было не до сна. Я знал, что горючего на самолете в обрез. Случись нам сбиться с пути, вынужденная посадка была бы неизбежна. Если бы эти пассажиры могли прочесть мои мысли или хотя бы, как мне думается, мысли

пилота, в кабине, вероятно, произошла бы драка за мой парашют.

И стыдно же мне было!

Однажды я производил испытания самолета в Баффало. Меня пригласили туда как эксперта, как человека, блестяще знающего свое дело.

Я взлетел и стал сильно раскачивать самолет с крыла на крыло. Я проделывал это на разных скоростях и все время внимательно следил за элеронами. Мне нужно было прежде всего выяснить, не наблюдается ли у них тенденция вибрировать при большом угле атаки. Потом я стал дергать ручку вперед и назад, чтобы посмотреть, как будут вести себя элероны, если я введу самолет в большой угол атаки этим новым способом.

Спустя некоторое время я сделал перерыв в своих наблюдениях и огляделся, ища глазами аэродром. Его нигде не было видно! Я совсем забыл, что летаю на скоростном самолете и могу в очень короткое время сильно отдалиться от аэродрома. К тому же местность была мне незнакома, а карту я с собой не взял. Эх, ну что мне стоило перед взлетом приколоть к стенке кабины карту!

Я знал, что аэродром расположен где-то западнее города. Мне казалось, что он на север от меня. Но на каком расстоянии — я не знал. Я не мог даже вспомнить, совсем ли он близко от города или отстоит далеко от него. Помнилось, что довольно далеко, но насколько именно — я не знал. Ах, почему я во-время не вспомнил о карте! Почему я хотя бы не держался вблизи аэродрома! Почему вообще хорошие мысли являются всегда так поздно!

Меня охватил панический страх. Я, высококвалифицированный летчик-испытатель, заблудился над аэродромом. Можно ли выдумать положение глупее?

Теперь надо кружить в беспорядочных поисках аэродрома, и, возможно, я не успею найти его, прежде чем придется итти на посадку из-за погоды, неважной, кстати сказать, и грозившей еще ухудшиться, или же у меня выйдет весь бензин. Что если я буду вынужден сесть на чужом поле, на каком-нибудь пастбище, например, да еще сломаю при посадке машину? Что мне тогда сказать в свое оправдание?

Я решил летать взад-вперед, с севера на юг и обратно, делая концы по десять-пятнадцать миль, и начать достаточно далеко от города, чтобы, постепенно приближаясь к нему, не пропустить аэродром. В этом будет, по крайней мере, какая-то система.

Я нашел аэродром после того как сделал три таких конца. Но как я вспотел! И как внимательно я потом следил за этим

проклятым аэродромом!

Помощник

Дик Блайт — это ходячая коллекция авиационных преданий.

Я как-то наткнулся на Дика в ресторане на аэродроме Рузвельта, и он рассказал мне следующую историю про Дина Смита. Смит — один из самых старых почтовых летчиков. Он начал возить на самолетах почту давно, сейчас же после войны, когда это было еще в новинку. Это тощий, добродушный парень шести футов и двух дюймов ростом, который никогда не любил распространяться о своей летной работе.

Дик встретил его, когда он только что вернулся из Аллегенских гор, где потерпел очередную аварию. Это было очень давно, аэродром Рузвельта назывался тогда аэродромом Кэртиса, и почту отправляли оттуда, а не из Ньюарка, как теперь.

В момент встречи Дик засовывал свои длинные ноги в кабину самолета DH, готовясь опять везти ночную почту.

— Где это ты пропадал? — приветствовал его Дик.

— О, — сказал Дик, — я прошлой ночью попал в чертовскую переделку. Только что вернулся.

— А что с тобой случилось? — спросил Дик. — Да вот, налипла на меня в темноте целая груда льда. Машина стала терять высоту, я подбавил ей газу. Она продолжала терять высоту, я подбавил ей еще газу. Она все свое, я дал ей полный газ. Она валилась прямо на деревья. Я уже сделал все, что мог, но удержать ее был не в силах. Тогда я сказал: — Ну-ка, господи, выручай теперь ты, — и отпустил ручку, и воздел руки к небу.

— Ну, дело для него оказалось, наверно, трудное, потому что он угробил-таки мою машину. Швырнул ее на горный хребет, знаешь, последний, уже у самого Бэлфонта.

Моя победа

Покойная Лиа де Путти, немецкая киноактриса, сказала мне однажды необычайно милый комплимент.

Она занимала переднее место в двухместной пассажирской кабине самолета «Локхид Сириус». За ней, в открытой пилотской рубке, сидел владелец самолета. А я сидел за ним, в задней кабинке.

Он непременно, несмотря на мои уговоры, захотел лететь в передней пилотской кабине. В конце концов, он ведь был хозяином самолета, а я — всего лишь наемным летчиком, к тому же в задней кабине имелось второе управление.

Над Уайтхоллом, штат Нью-Йорк, мотор сдох, потому что в одном из шести баков кончился бензин. Мы пошли книзу, и я стал перекрикиваться с владельцем самолета, стараясь объяснить ему, как переключить питание мотора на один из других пяти баков. Система клапанов для подачи бензина была сложная, и я никак не мог растолковать ему, что нужно делать, и сам не мог дотянуться до клапанов.

Наконец, я крикнул:

— Вы пробуйте еще. А я иду на посадку, — и высунул голову из кабины, чтобы оглядеться.

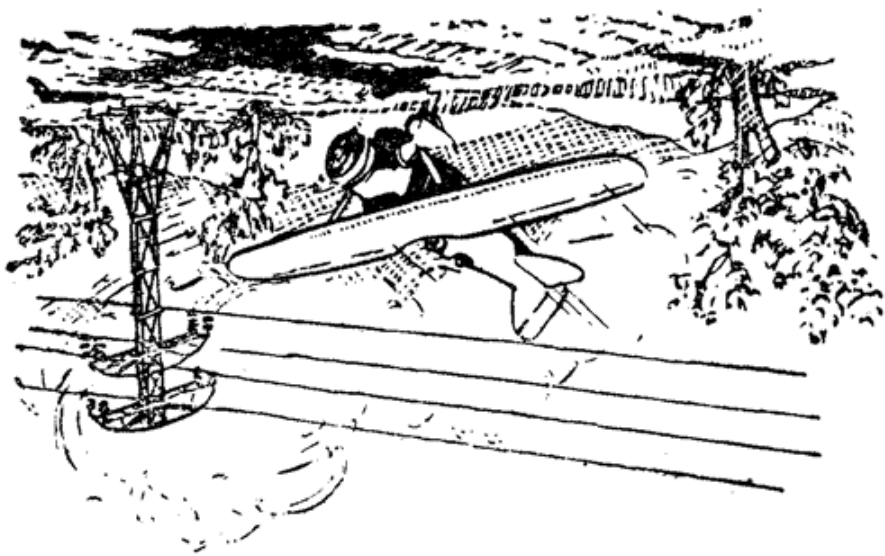
Мы уже сильно спустились. Я выбрал небольшое вспаханное поле — единственную мало-мальски подходящую площадку в этой гористой местности — и стал курс на него.

Уже делая последний круг, я заметил, что над краем поля тянутся провода высокого напряжения. Выбирать другую площадку было поздно. Пролететь над проводами я не мог — поле было слишком маленькое. Чтобы пройти под проводами, нужно было нырнуть в просвет между деревьями.

Я накренил самолет и резко повернул его. Справа и слева мелькнули деревья, и машина коснулась земли. Провода сверкнули у меня над головой. Я пустил в ход тормоза, и на мягкой земле наш быстроходный самолет очень скоро остановился. Стоило нам прокатить еще пятьдесят футов, и мы врезались бы в крутую насыпь, огибавшую дальнюю сторону поля.

Я вылез из рубки и пошел вперед, чтобы помочь Лии сойти на землю. Она уже выходила из кабины, обмахиваясь платочком. Она говорила с немецким акцентом.

— Ах, Шимми, — сказала она, — я все время молилась богу. Но спасибо вам, Шимми, спасибо.



Нечаянная радость

Джонни Вагнер пришел ко мне держать экзамен на диплом транспортного летчика. Я был в то время инструктором Департамента торговли. Джонни знал, что я — строгий экзаменатор. В его представлении я был, собственно, гораздо строже, чем на самом деле.

Я знал Джонни, и он мне очень нравился. Он обожал летное дело и много поработал, чтобы иметь возможность учиться летать. Он убирал самолеты в ангары и выкатывал их на аэродром, мыл их, работал ночным сторожем и рассыльным, любым способом зарабатывал деньги, лишь бы было чем заплатить за учение. Но я понятия не имел, как он летает. В конце концов, можно быть чудесным малым и ни к чорту негодным летчиком, а назначение экзамена — определить, безопасно ли доверить человеку перевозку пассажиров.

Через три минуты после того как Джонни сел в самолет, мне уже стало ясно, как он летает. Но все же я довел экзамен до конца. Когда дело дошло до крутых виражей, я велел ему делать их еще круче. Ему явно не хотелось исполнять мое приказание, и я отнял у него управление, чтобы показать ему, как это делается. Я сейчас же понял, почему он заупрямился. Дело было в самом самолете. У него была тенденция скользить при крутых виражах. Но я хотел посмотреть, как Джонни с этим справится, и повторил приказание. Джонни попробовал и сейчас же вошел в штопор. Он сделал штопор непреднамеренно — непростительный грех во время летного экзамена.

Я потянулся было к управлению, но потом раздумал. Когда Джонни вышел из штопора, я велел ему итти на посадку.

Он вылез из самолета, и лицо у него было длинное, как кочерга. Он не мог даже говорить, так много значил для него этот экзамен. Я помолчал немного, потом сделал сердитое лицо, резко сказал: — Ну-с… — и переждал немного. Бедный мальчик готовился к самому худшему. Это было написано у него на лице.

— Ну-с, — продолжал я, — экзамен вы сдали, — и я широко улыбнулся ему.

Он разинул рот.

— Но… но ведь я… — выговорил он с усилием, — но ведь я перешел из крутого виража в штопор!

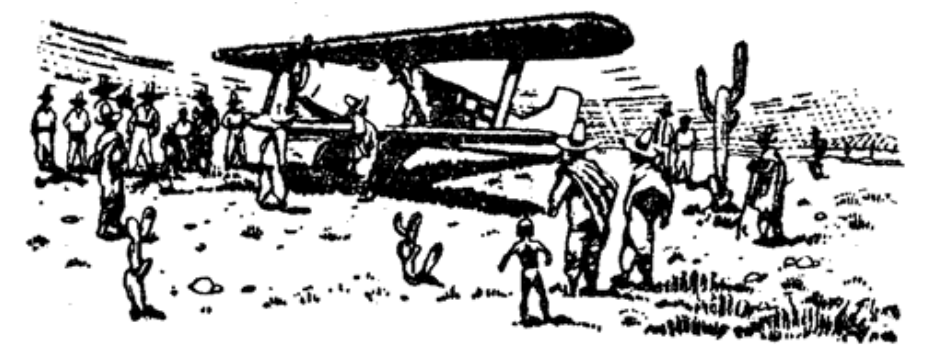
— Знаю, — сказал я. — Но вы и выравнялись. И хорошо выравнялись. Вы прекратили штопор и вышли из пике гладко и чисто, с минимальной потерей высоты и не разбив самолета. Это было проделано безупречно и дало мне лучшее представление о

том, как вы летаете, чем весь остальной экзамен, хотя я после первых же трех минут понял, что летать вы умеете.

Я в жизни еще не видел ни у кого такой сияющей улыбки.

Теперь Джонни водит самолеты через Анды в Южной Америке, на линиях компании Пан-Американ Грэйс.

Как ни назови…



Несколько лет назад я доставил на одно ранчо в Мексике самолет для Джо и Алисии Брукс Мне предстояло вернуться на их старом самолете. Ранчо находилось милях в восьмидесяти от границы, за Орлиным проходом. Бруксы решили лететь в Нью-Йорк вместе со мной, звеном. Крейсерская скорость у обоих самолетов была примерно одинаковая. В одном летели Алисия и я. В другом — Джо Брукс и Саттер, механик.

Погода в день старта была неважная. Тяжелые серые тучи заходили с северо-востока. Получить метеорологическую сводку мы могли не ближе, чем в Орлином проходе. Восемьдесят миль предстояло лететь на-авось.

Джо летел впереди, и сначала все шло отлично, но чем ближе к Орлиному проходу, тем погода становилась хуже. Мы летели над какой-то железнодорожной веткой, чуть не задевая за верхушки деревьев, и вдруг уткнулись в плотную стену тумана. Самолет Джо словно растаял в нем. Я сунулся было за ним, но сейчас же повернул обратно: нельзя было допустить, чтобы два самолета вслепую кружили в тумане. Слишком легко столкнуться. Я выбрал открытое место среди кактусовых зарослей и сел. Ничего не оставалось, как только ждать. Если Джо выйдет из тумана, он появится над железной дорогой, и мы его, увидим. Прошло десять тревожных минут. Мы услышали шум мотора. Это был Джо. Он сделал круг и сел рядом с нами.

И тут самолеты окружила целая толпа разгневанных громкоголосых мексиканцев. Их было не меньше сотни. Повидимому, мы им не нравились, но почему — мы никак не могли разобрать. Никто из нас не говорил по-испански. Наконец, из толпы вышел человек, по виду чиновник, с целым ассортиментом медных медалей на груди. Он знаками дал нам

понять, что желает видеть наши паспорта. Мы никак не могли их найти. Атмосфера сгущалась. В мыслях мы уже готовились провести ближайшие дни в кишащей блохами мексиканской тюрьме.

И тут я вспомнил, что одно испанское слово я знаю. Почему не пустить его в ход, подумал я, а там видно будет, что получится. «Cerveza», — скомандовал я. Мексиканцы явно удивились. «Cerveza», — повторил я строго. Мексиканцы захохотали.[6]

Не успели мы опомниться, как уже сидели в мексиканском баре и пили пиво с целой компанией новоявленных друзей. Cerveza — значит по-испански пиво.

«Да, сэр»

Наш «Кэртис DN» ударился о землю колесами и рискованно подскочил. Мой инструктор, сидевший в передней кабине, схватил управление, энергично дал газ и посадил машину как следует. Дело происходило на маленьком учебном аэродроме близ Брукса, в Техасе.

Инструктор повернулся ко мне.

— Чорт побери, Коллинз, — сказал он, — не врезайтесь вы колесами в землю. Выправляйте машину футах в шести от земли и ждите, пока она не начнет оседать. Тогда освобождайте ручку. Когда почувствуете, что самолет уходит из-под вас вниз, тяните ручку до отказа прямо себе в живот, и самолет отлично сядет. Ну-ка, попробуйте еще раз.

— Да, сэр.

Я поднялся, опять пошел на посадку, ударился колесами о землю и подскочил. Инструктор выравнял машину.

— Не так, Коллинз, не так, — кипятился он. — Шесть футов. Смотрите, я покажу вам, что такое шесть футов.

Он поднялся в воздух, пролетел над полями, потом вернулся к аэродрому и сел.

— Ну, теперь вам понятно, что такое шесть футов? — крикнул он мне.

— Да, сэр, — солгал я. Я не решался сказать ему, что плохо вижу землю. Он мог послать меня в госпиталь к окулисту. И если в моем зрении обнаружится какой-нибудь незначительный дефект, который проглядели на первом осмотре, меня уволят из школы.

— Ну, в таком случае попробуйте еще раз и давайте мне приличную посадку, — сказал инструктор.

— Да, сэр.

На этот раз я выправил самолет слишком высоко. Инструктор выхватил у меня управление и предотвратил катастрофу.

— Чорт побери, Коллинз, — закричал он, когда самолет остановился, — не врезайтесь вы в землю колесами. И не выправляйте машину на высоте телеграфных проводов. Выравнивайтесь в шести футах от земли. Потом дайте ей осесть. А ну-ка, попробуйте еще раз!

— Да, сэр.

— Чорт побери, Коллинз, долго вы еще будете сидеть у меня за спиной и говорить «да, сэр», а потом опять делать все навыворот?

— Нет, сэр.

Лунный свет и серебро

Пэт рисует. И умеет летать.

Однажды поздно вечером мы с Пэт на ее биплане «Стирмен» приземлились в Джексонвиле, штат Флорида. Я обучал Пэт полетам на большие расстояния. Мы поспешно запаслись горючим и опять взлетели. Яркий свет прожекторов остался позади, мы повернули вдоль линии сверкающих маяков, которые тянутся на юг, к Майами. В безоблачном небе сияли звезды, но ночь выдалась очень темная. Луны не было.

Скоро мы уже летели вдоль побережья. Слева под нами белые волны Атлантического океана смутно отмечали линию берега. Справа на суше тянулись болота, невидимые в черной ночи. Впереди и позади нас длинная цепь маяков вспыхивала из мрака. Пятна света медленно плыли внизу, когда мы пролетали над городами.

Мы увидели впереди облака. Мы нырнули под них. Чтобы остаться под облаками, приходилось лететь очень низко, — это было неприятно. Мы пошли вверх, чтобы оказаться выше облаков.

Мы влетели в них. Огни под нами стали тусклыми и исчезли. Мы шли вверх в мутной черноте, ориентируясь по приборам.

Мы вышли в чистое пространство — просвет в облаках. Снова появились огни. Стали видны звезды.

Облака расстилались под нами во всех направлениях до самого горизонта. При свете звезд они отливали матовым серебром. Они мягко волновались, как таинственное, необозримое море.

Изредка мы видели просвет в облаках, а через него — сверкающий маяк или огни какого-нибудь города. Или далеко внизу под облаками мелькала волна, набегающая на берег.

Происходило что-то необъяснимое. Небо на востоке стало светлеть. Было только двенадцать часов или немногим больше. Я посмотрел на запад, а потом опять на восток. Да, на востоке небо определенно было светлее. Еще через полчаса там уже было значительно светлее, чем на западе.

Я внимательно следил за восточной частью неба.

Я увидел, как там, из-за горизонта, показался тонкий, кроваво-красный верхний краешек чего-то. Верхний краешек непонятного предмета был закругленный. Низ его был неправильной формы. Все это быстро увеличивалось.

— Луна! — громко закричал я.

Она всходила необычайно быстро. Ее неровный нижний край образовали невидимые облака, парившие далеко над морем.

В поразительно короткое время луна поднялась выше облаков. Это была полная луна, золотая, изумительная. От ее света облака, отделявшие ее от меня, стали темнее. От ее света море внизу стало серебряным. Через большие прорывы в облаках я увидел, как лунный луч, словно золотая дорожка, бежит от луны по воде до самого взморья. Луч двигался вместе с нами. Он мчался по морю под облаками с такой же быстротой, с какой мы летели над облаками по воздуху.

Я сбавил газ и уменьшил скорость самолета.

— Нарисуйте это когда-нибудь, — крикнул я Пэт.

Пэт, как зачарованная, смотрела через океан на луну. Она не ответила. Но я знал, что она слышала мои слова.

На высоте пяти миль

Окончив школу высшего пилотажа в Келли, я получил назначение на аэродром Сэлфридж. Там стояла первая истребительная группа военно-воздушного корпуса. Каждое утро в 8.15 офицеры собирались у начальника отряда. Мы получали дневное задание по летной работе. Затем в течение часа или около того мы летали строем, тренировались в различных тактических маневрах. После полетов мы опять собирались у начальника отряда для общего разбора, и на этом официальный летный день заканчивался. Мы откланивались и шли выполнять каждый свои наземные обязанности. Я скоро увидел, что могу справиться с ним очень быстро, и что у меня остается много времени для самостоятельных полетов. Я без конца изводил начальство просьбами о предоставлении мне самолетов. Обычно я добивался своего и летал один и практиковался во всевозможных штуках для собственного удовольствия. Это не входило в мои обязанности. Это был просто избыток энергии.

Как-то раз я от нечего делать летал на самолете «Хок». Я решил подняться на нем как можно выше, так, забавы ради.

Я дал газ и стал набирать высоту. Первые несколько тысяч футов я набрал быстро. Дальше дело пошло медленнее. После двадцати тысяч футов подниматься стало трудно. Разреженный воздух давал себя чувствовать. Мощность мотора резко упала, Я стал замечать влияние высоты и на себе. Дышалось плохо. При вдохах в легкие попадало недостаточно воздуха. Я часто вздыхал. Сердце билось быстрее обычного. Я не чувствовал сонливости. Я чувствовал, что я пьян. Было очень холодно, хотя стояло лето.

Я посмотрел вверх, в небо. Оно было ярко-синее, темносинее; такого синего неба я еще никогда не видел. Я поднялся выше дымки, которой обычно окутана земля. Я посмотрел вниз, на землю. Аэродром Сэлфридж казался очень маленьким. Городок Маунт Клеменс придвинулся к самому аэродрому. Озеро Сент Клэр превратилось в небольшой пруд, Детройт был, казалось, почти подо мной, хотя я знал, что от Сэлфриджа до него около двадцати миль. К северу и северо-западу от Сэлфриджа я мог насчитать с десяток рассыпанных по земле маленьких мичиганских городков. Все подо мной точно сдвинулось теснее. На земле» е было видно никакого движения. Меня точно подвесили посреди огромного пустого пространства. Мой альтиметр показывал двадцать три тысячи футов.

Я был как пьяный. Все мысли и восприятия спутались. К тому же я замерз. К черту! Двадцать четыре тысячи пятьсот футов по

альтиметру. Я сбавил газ и ринулся вниз.

Сначала я терял высоту очень быстро и почти без усилия. Потом спуск пошел все более нормально. Я не хотел спускаться слишком быстро. Очень уж гудело в ушах. Я спускался сравнительно медленно, чтобы постепенно приноровиться к меняющемуся давлению воздуха.

На земле было жарко и душно.

Вечером за обедом я увидел врача нашего отряда.

— Я сегодня поднялся на «Хоке» на двадцать четыре с половиной тысячи футов, — гордо сообщил я ему. — И чудно же себя там чувствуешь без кислорода.

— Без кислорода? — переспросил он.

Я кивнул.

— Вы с ума сошли, — сказал он. — Подняться так высоко без кислорода невозможно. Летчики выдерживают в среднем от пятнадцати до восемнадцати тысяч футов. Вы молоды, организм у вас крепкий. Вы могли достигнуть двадцати тысяч. Но дальнейшее вам просто почудилось.

— Нет, не почудилось, — сказал я. — Я правда был на такой высоте.

— Вы были не в своем уме, и вам почудилось, — сказал он. А потом добавил:

— Не шутите такими вещами. Летая слишком высоко без кислорода, рискуешь в любую минуту потерять сознание. А пока придешь в себя, может пройти много времени и некогда будет выравниваться. Так можно себе шею сломать.

Крылья над Экроном

Том летел впереди меня, немного слева. Обе наши машины были PW-8. Мы держали путь на Юнионтаун, штат Пенсильвания. Там происходило открытие нового аэродрома. Мы должны были демонстрировать фигурные полеты. Мы шли на высоте семи тысяч футов, в мутной осенней дымке. Мы видели под собой мягкий пейзаж Охайо лишь в пределах угла в сорок пять градусов. Дальше земля сливалась с дымкой, и ничего не было видно.

За передней кромкой нижнего правого крыла появился какой-то город. Я узнал Экрон. Я толкнул ручку вперед и дал газ. Мне давно хотелось повеселить моих бывших однокашников с мощного скоростного самолета.

Я падал камнем. Мотор ревел все громче. Во дворе нашего корпуса не было ни души.

До крыши дома оставались считанные дюймы, когда я резко вышел из пике и полез почти вертикально вверх, набирая высоту. Уже взмывая в небо, я оглянулся. На дворе было черно от студентов.

Я сделал горку и опять ринулся сверху на дом. Я выскочил из пике, чуть не задев за крышу, и с грохотом ушел вверх.

Я пикировал над домом и в третий раз. Для разнообразия, при выходе из пике я сделал быструю двойную бочку на восходящей линии. А потом продолжал подниматься в направлении Юнионтауна. Скоро я догнал Тома.

На обратном пути из Юнионтауна плохая погода вынудила меня сделать в Экроне посадку. Том улетел домой за день до меня. Я был один.

В аэропорте, когда я вылезал из машины, ко мне подошло несколько знакомых. Они спросили меня, не пролетал ли я над Экроном несколько дней назад, в машине PW-8? Я ответил: — Нет. А что? — Мне показали вырезку из местной газеты. Она гласила:

> ***Паника в Экроне***
> ***Жизнь населения в опасности***
>
> Сегодня в полдень над Экроном появился небольшой скоростной биплан, который сильно перепугал жителей города, так как летчику вздумалось проделать над деловыми кварталами ряд пикирующих полетов, свечек и рискованных крутых штопоров. Очевидцы утверждают, что самолет чуть не задевал крыши зданий и что

несколько раз он пикировал почти в самую уличную толпу.

Из больницы в управление города поступили жалобы на то, что самолет с ревом пролетел над больницей, чем напугал целый ряд больных и поставил под угрозу несколько жизней. Аналогичные заявления поступили со всех концов города.

В городском управлении нашему корреспонденту сообщили, что имя летчика не является тайной. Несколько лет назад он проживал в Экроне и учился в Экронском университете. В настоящее время он состоит на службе в военно-воздушных частях. Должностные лица из городского управления сообщили, что об этом возмутительном поступке ими заявлено военному начальству по месту постоянной работы летчика.

— Вот болван, — сказал я. — Интересно, кто бы это мог быть! — Я ухмыльнулся и вернул газетную вырезку своим знакомым.

Я остановился на ночь у дяди. За ужином у меня не было аппетита. И спал я неважно.

— Что с тобой, Джим? — спросил меня дядя на следующее утро за завтраком. — Почему ты так мало ешь?

— Мне что-то нездоровится, — ответил я. К вечеру я вернулся в Сэлфридж. Там ничего не знали о моей эскападе.

Пообедал я в тот день на славу.

Слезы и шалости

— А ну-ка, попробуйте еще раз, — крикнул я.

— Да, сэр, — раздался из задней кабины ответ курсанта.

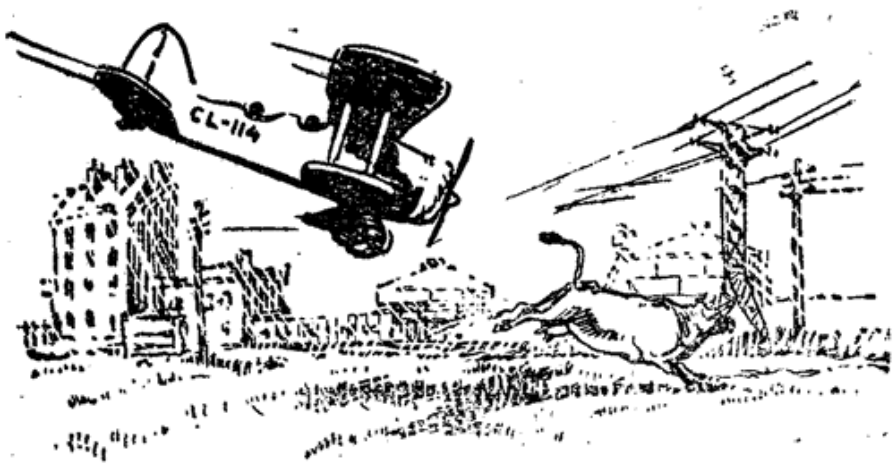
Я почувствовал, как сектор газа под моей левой рукой резко рванулся вперед. Я отвел его обратно.

— Включайте мотор медленнее и более плавно, — крикнул я назад.

Я не оглянулся. Я только повернул влево голову и приложил правую ладонь к правой стороне рта. Это отбросило звук моего голоса назад.

— Да, сэр, — донеслось из задней кабины.

Я почувствовал, что сектор газа под моей левой рукой пошел вперед медленно, плавно. Шум мотора усилился. Самолет покачнулся и медленно поскакал вперед, по неровному грунту. Хвост машины задрался, нос опустился. Затем нос стало забирать влево. Я хотел нажать правую педаль, чтобы вернуть его на место. Потом раздумал. Нос выправился, а затем стал сильно забирать вправо. Я хотел нажать левую педаль, чтобы вернуть его на место. Я не шевельнулся. Нос перестал вилять. Мы катились довольно быстро. Мы в последний раз оттолкнулись от земли и подскочили в воздух. Мы летели. Я зажал нос большим и указательным пальцами левой руки и повернул голову налево, чтобы курсанту был виден мой профиль.



Самолет накренился влево. Я ощутил на правой щеке сильную воздушную струю и почувствовал, как меня прижало к правой стенке кабины. Мы скользили на крыло. Я хотел немного освободить правую педаль, чтобы прекратить скольжение. Вместо этого я несколько раз похлопал себя правой рукой по правой

щеке, так чтобы это было видно курсанту. Я почувствовал, как педаль под моей правой ногой подалась вперед. Скольжение прекратилось. Самолет выравнялся и некоторое время летел прямо и ровно. Потом он опять накренился влево, выравнялся и некоторое время летел прямо. Все это повторилось еще раз. Я почувствовал, что сектор газа под моей левой рукой идет до отказа назад. Шум мотора затих, раздалось несколько хлопков. Начался планирующий спуск. Планируя, самолет еще раз накренился налево, потом выправился. Мы спускались к маленькому полю, с которого незадолго до этого взлетели. Оно находилось вблизи аэродрома Брукс, и Начальная школа военных летчиков использовала его как учебную площадку.

— Никуда не годится! — крикнул я, оборачиваясь. — Мотор вы включили рывком. Перед взлетом колесили по полю, как пьяный. У вас что, сил не хватает выжать педаль? Вы скользили на поворотах. Вы сели под углом к ветру. Ну-ка, попробуйте еще раз. Может быть, теперь у вас выйдет что-нибудь путное.

В то утро я уже произносил эту тираду раз двадцать.

Я почувствовал, как сектор газа под моей левой рукой рванулся вперед. Я отвел его обратно.

— О, чорт, включайте мотор медленнее и…

Меня прервал голос из задней кабины:

— Желаю вам, лейтенант, никогда больше не иметь дела с таким тупым учеником.

Голос был сдавленный. Курсант плакал.

— Э, послушайте, — сказал я, — я вас здорово жучу, потому что я не меньше вашего хочу, чтобы вы научились летать. Считай я, что вы безнадежны, я бы не стал вас жучить. Посидите-ка теперь спокойно, отдохните, забудьте горе. Завтра у вас пойдет лучше.

Курсант хотел что-то ответить. Я быстро повернулся, сел на место и разом дал полный газ. Мотор взревел. Я не расслышал ответа курсанта.

Я взлетел и круто пошел вверх. Я спикировал чуть не до самой земли, пролетел под проводами высокого напряжения. Я опять поднялся и опять спикировал прямо на пасущуюся на лугу корову. Корова поскакала прочь, очень смешно. Я опять поднялся и сделал петлю. Я закончил петлю очень близко от земли. Все это было сплошным нарушением военных правил. Сплошное развлечение. Я поднялся на почтенную высоту и благонравно пролетел над аэродромом Брукс. Я выключил мотор и пошел на посадку. Я оглянулся на курсанта. Он смеялся. На его запыленном лице пролегли узенькие дорожки там, где еще недавно стекали слезы.

Через континент

Было 1.45 утра. Огни аэропорта в Бэрбенке, штат Калифорния, из которого я вылетел пятнадцать минут назад, исчезли. Я знал, что подо мной тянутся низкие горы, но я их не видел. Я знал, что другие горы, в нескольких милях к востоку, поднимаются выше, чем летит мой самолет, но я их не видел. Я видел светящиеся циферблаты приборов на доске прямо перед собой. Я видел море огней на юге — Лос Анжелос и его предместья, раскинувшиеся к юго-востоку. Я видел звезды в безоблачном, безлунном небе. Я кругами набирал высоту, чтобы перелететь через высокие горы.

На высоте тринадцати тысяч футов я выравнялся и взял по компасу курс на Уичиту, штат Канзас. Я прошел над высокими горами, так и не увидев их. Только изредка в черноте, внизу, там, где должны были находиться горы, я видел огни. Дальше на карте значились низкие горы и безводные, ненаселенные долины.

Зеленее местность. Плодороднее долины. Горы вдали. Прямо передо мной вырос высокий хребет Сангре де Кристо. Двенадцать тысяч футов. Я перелетел в низкую, холмистую местность. Скоро я уже шел через горы, над плоскими плодородными равнинами западного Канзаса.

В Уичите, в аэропорте, меня ждали цистерны с горючим. Репортеры закидали меня вопросами. Они сделали с меня несколько снимков. Какая-то женщина из толпы вскочила на край моего самолета и поцеловала меня. Через пятнадцать минут после посадки я опять взлетел и устремился в направлении Нью-Йорка.

Полет проходил тяжело. Было жарко. Я изнывал в меховом комбинезоне. Сидеть на жестком парашюте было ужасно больно, хотелось встать на ноги, хоть не надолго. В Уичите мне не удалось выйти из самолета.

Облака разошлись. Теснее друг к другу города. Крупнее города. Мельче фермы. Гуще сеть железных дорог и шоссе. Промышленные города. Дальше, в мягкие холмы и долины восточного Охайо.

Питсбург был окутан дымом. Аллегенские горы тонули во мгле. Начинало темнеть.

В сумраке подо мной горы проплывают, как сны. Звезды загораются в ясном небе. В домах и на улицах городов зажглись огни.

Совсем стемнело. Слева виднеются яркие маяки, отмечающие почтовую трассу Кливленд — Нью-Йорк.

Нью-Йорк. Океан мерцающих во мраке огней разлился подо мной, насколько хватал глаз. Вон там, вдали — Лонг-Айленд. Я уже видел место, где должен был находиться аэродром. Что это, маяк на аэродроме Рузвельта? Или нет? А это что за маяк? Я видел сотни маяков. Куда ни глянь. Потом я вспомнил, что сегодня — Четвертое июля[7]. Не скоро же мне удастся найти аэродром. Наконец, я разобрался, где огни аэродрома и где фейерверки, и низко спикировал над аэродромом. Зажглись прожекторы. Мой красно-белый «Локхид Сириус» с низко расположенными крыльями выскользнул из темноты, сделал круг над самым аэродромом в ослепительном свете прожекторов, сел и, пробежав по земле, остановился.

На аэродроме было людно. Ночной праздник. Из толпы ко мне бежали люди. Джордж вскочил на крыло и перегнулся ко мне в кабину. Я рулил к ангару.

— Есть, готово! — заорал Пик, покрывая шум мотора.

— Что готово? — заорал я в ответ.

— Побил рекорд, вот что!

— Пойди, проспись, — отвечал я. Мой перелет занял шестнадцать с половиной часов вместо четырнадцати часов сорока пяти минут, показанных последним перелетом.

Летчик добирается домой

Как-то днем, когда я болтался без дела на аэродроме Рузвельта, ко мне подошли знакомые и сказали, что они сейчас улетают на юг. Они хотели на следующий день попасть в Майами на самолет Пан-американской линии. Это были летчики-любители. Погода южнее Нью-Йорка была паршивая, а у них почти не было опыта в ночных и слепых полетах. Я сказал, что долечу с ними до Вашингтона, авось к тому времени прояснится. Когда мы прилетели в Вашингтон, видимость стала еще много хуже. Мне не хотелось пускать их одних в туман, да и солнце уже садилось, поэтому я предложил им свои услуги до Гринсборо. Туман сгущался. Мы шли на высоте двухсот футов, а потом и еще ниже, так что, когда мы сделали посадку в Гринсборо, я уже не мог их покинуть. После скудного ужина мы вылетели на Джексонвиль. Был час ночи. Я едва различал огни маяков. Я повернулся к сидящей рядом со мной девушке и сказал ей, что, если мы потеряем из виду последний маяк, прежде чем увидим следующий, нужно будет возвращаться. В эту минуту оба маяка пропали. Я стал поворачивать обратно. И вдруг все небо просветлело. Будто кто-то гигантской метлой сразу смел все облака.

В пять часов утра мы благополучно снизились в Джексонвиле. Я распрощался с самолетом и пассажирами, а потом стал думать, как же мне теперь вернуться в Нью-Йорк. Я решил сэкономить на железнодорожном билете и двигаться по способу хич-хайкеров — пешком и на чужих автомобилях. Это заняло три дня. Когда я явился домой в рваном костюме, с набившейся в волосы соломой, моя жена решила, что я сошел с ума.

Доброта убила

Эрл Р. Саути был такой добрый, что убил человека. Я не хочу сказать, что он убил его своими руками, но из дальнейшего вам станет понятно, что он все же убил его.

Саути был гражданским летчиком-инструктором в армии, еще до войны, когда авиационными силами армии ведал Корпус связи. Он работал инструктором и во время войны, после того как военно-воздушные силы были организованы в отдельное ведомство.

Встретил он этого паренька во время войны, когда служил инструктором на аэродроме Уилбер Райт. Паренек имел намерение научиться там летать, а потом ехать во Францию, чтобы бить немцев — или быть убитым ими. Летная наука давалась ему почему-то необычайно туго. Есть такие люди. В начале у них просто ничего не выходит. В большинстве они действительно неспособны к профессии летчика, и самое правильное для них — бросить это дело. Чего-то им не хватает. Но изредка попадается среди них такой, который со временем выправляется и летает неплохо.

Незадачливый паренек явился к Саути на последнюю проверку. Его так убивала мысль, что его выставят из воздушных сил и переведут в какой-нибудь другой род войск, он так любил летное дело, что Саути сжалился над ним, продержал больше положенного срока, отдельно с ним занимался и, наконец, пропустил. Мало того, паренек сам стал инструктором, и даже очень хорошим.

Позднее большую группу тамошних летчиков перебросили на аэродром Эллингтон, близ Хастона, штат Техас. В Эллингтоне паренек сначала мучился, а потом так наловчился, что ого назначили контрольным летчиком и начальником отдела.

Случилось, что один из учеников пришел к нему за свидетельством об увольнении. Ученик был так же убит, как и сам он в свое время. Он пожалел его, как в свое время Саути пожалел его самого. Через три дня этот ученик, летая с ним, зажал управление, вошел в штопор и убил его.

Первая авария

Я сидел в кабине военного самолета DH, высоко над южным Техасом. После учебного полета в Корпус Кристи я возвращался на аэродром Келли, где помещалась Военная школа высшего пилотажа.

Я смотрел назад. За хвостом самолета виднелся Мексиканский залив. Вдали над заливом низко нависла гряда белых облаков. Небо было синее-синее. Вода искрилась на солнце.

Бремя от времени я оборачивался, чтобы взглянуть на доску с приборами, но больше смотрел назад. Лиловая даль постепенно поглотила залив.

Я повернулся, сел лицом вперед и закурил папиросу. Я посмотрел на приборную доску, потом на карту. На карте мой курс был прочерчен между двумя железными дорогами. Я посмотрел вниз, на землю. Я летел как раз над железной дорогой. Справа, довольно близко, проходила вторая железная дорога, параллельная той, над которой я летел. И слева тоже шла железная дорога. Я никак не мог решить, между какими же двумя из этих трех дорог мне следует лететь.

На железной дороге под собой я увидел небольшой город. Я сбавил газ и стал снижаться. Я сделал круг низко над городом и нашел вокзал. Я спикировал к концу платформы и попытался на лету прочесть название города на здании вокзала. Но я не разобрал его. Я дал газ, чтобы снова подняться. Мотор заработал, потом зачихал, потом заработал как следует. Я не обратил внимания на эти фокусы. Он вел себя точно так же и утром, когда я вылетал с аэродрома Келли. Он вел себя так же, когда я делал круги над аэродромом Корпус Кристи, на берегу Мексиканского залива. Повидимому, протекал карбюратор. Мотор был в порядке. Он оставался воздухонепроницаемым выше и ниже этой единственной точки на рычаге. Я продолжал подниматься. Я сделал круг и опять низко спикировал над вокзалом. Опять мне не удалось прочесть надпись. Я дал газ, чтобы подняться. Мотор заработал, потом зачихал, потом заработал чудесно. Я сделал круг и опять спикировал над вокзалом. На этот раз я добился своего. Город был Флоресвиль, штат Техас. Я помнил, где он находится. Я дал газ, чтобы подняться. Мотор заработал, потом зачихал, потом сдох. Пропеллер не двигался.

Я повернул самолет влево. Я держал его в воздухе, пока хватило смелости, стремясь в то же время долететь до открытого места. Я почти потерял скорость. Я чуть не задел за последний дом. Я быстро падал. Я толкнул ручку вперед. Никакого

впечатления. Я взял ручку назад. Нос опустился. Скорость была потеряна. Я находился футах в десяти от земли. Подо мной тянулся забор. Может быть, удастся не задеть за него.

Я услышал громкий треск ломающегося дерева и рвущейся ткани. Я почувствовал, точно меня колотят дубинками. Что-то ударило меня по голове. Потом я ощутил великую тишину.

Я смирно сидел в кабине. В неподвижном воздухе медленно оседала пыль. Сквозь нее струилось горячее тексасское солнце. Я все не выпускал из правой руки ручку. Левая лежала на секторе газа. Ноги упирались в педали.

Я находился на одном уровне с забором. Я перелез через стенку кабины и ступил на землю. Я оглядел самолет. Крылья и шасси погибли безвозвратно. Фюзеляж не пострадал.

Я заглянул в бензинные баки. Главный бак был пуст. Запасный бак был полон. Я перегнулся в кабину и проверил впускные клапаны. Главный бак был включен, запасный — выключен. Я выключил главный бак и включил запасный.

Я позвонил из какого-то дома на аэродром Келли.

За мной прилетел инструктор. Он приземлился, подошел к моему самолету и оглядел его. Он осмотрел бензинные баки. Он заглянул в кабину, проверил впускные клапаны. Он обернулся ко мне. Глаза его хитро поблескивали.

— Что же случилось, не шел бензин из запасного бака? — спросил он.

— Совершенно верно, сэр, не шел, — соврал я.

— Это вам в первый раз так не повезло за все время обучения? — спросил он.

— Да, — ответил я. — У меня еще не было ни одной аварии.

Мы вернулись в его самолете на аэродром Келли.

Плохой пророк

— Какова погода на пути в Нью-Йорк? — спросил я метеоролога на почтовом аэродроме в Бэлфонте, штат Пенсильвания.

— Безоблачно по всей трассе, видимость отличная, — ответил он.

Я вылетел в сумерки на моем низкокрылом «Локхид Сириусе» и полетел над горами вдоль светящихся маяков. Через полчаса, на высоте четырех тысяч футов, мне встретились рваные облака. Я полетел под ними. Скоро они стали гуще и скрыли от меня звезды. Далеко впереди во мраке сверкнула молния.

На козырьке начала скопляться вода. Поднялся сильный ветер. Маяк, только что мерцавший передо мной, исчез. Я заметил, как потускнели огни города, над которым я пролетал. На мгновенье я совсем потерял их из виду. Я толкнул ручку вперед, чтобы выйти из облаков. Яркая вспышка молнии прорезала окружавшую меня темноту. Я увидел белые полосы проливного дождя, сквозь который мелькнул свет маяка. Я спустился к маяку и стал делать над ним круги. Взглянув на альтиметр, я увидел, что я сейчас ниже некоторых из окружавших меня горных хребтов. Я искал следующий маяк, но гроза бушевала во-всю, и его не было видно. Я не решался лететь на поиски следующего маяка вслепую, так как рисковал удариться о вершину какой-нибудь горы.

Еще одна ослепительная вспышка молнии ярко осветила пространство вокруг моего самолета. Я увидел темные облака над собой и черный гребень горного хребта, через который мне предстояло лететь. Потом снова тьма, и потоки дождя, и только приветливый свет маяка подо мной.

Целый час я блуждал, пробираясь от маяка к маяку. Молния

сверкала теперь позади меня, все дальше и дальше. От одного маяка уже можно было разглядеть следующий. Над головой появились звезды, очень тусклые. Я летел в негустом тумане.

Пролетая над аэродромом Хэдли, штат Нью-Джерси, я видел, как весело поблескивали огни, отмечавшие его границы. Я полетел дальше, к аэродрому Рузвельта. Теперь я был почти что дома.

Я заметил, что огни городов подо мной тускнеют. Я взглянул вверх. Звезд не было. Я опять посмотрел вниз. Огни исчезли! Я шел слепым полетом в густом тумане. Пришлось ориентироваться по приборам. Я поднялся выше. На высоте трех тысяч футов я увидел звезды. Туман остался внизу.

Я повернул назад, к аэродрому Хэдли. Огни его были скрыты туманом. Я увидел другие огни и решил, что это Нью-Брансвик. Я стал делать над ними круги. Я знал, что отсюда до Хэдли всего несколько миль. Огни Нью-Брансвика стали меркнуть. «О чорт!» — сказал я вслух. Через прорыв в тумане я увидел, как вращающийся луч авиамаяка сделал в темноте примерно четверть оборота и снова пропал. Это маяк Хэдли! Я теперь произносил все свои мысли вслух. Я полетел туда, где, по моим расчетам, приходился центр луча, и стал делать круги. Сверху казалось, что в одном месте туман как будто светился. Я решил, что в Хэдли услышали шум моего самолета и зажгли прожекторы.

Я сбавил газ, начал планирующий спуск спиралью и погрузился в туман, ориентируясь по приборам. Мутный белый туман светился все сильнее. Начали появляться отдельные яркие точки, очень еще неясные. Я решил, что это фонари по краям аэродрома. Альтиметр стоял очень низко. Я пробил туман на высоте около двухсот футов. Подо мной был аэродром Хэдли. Я зашел в темноту, за черту аэродрома, сделал круг и сел.

— Какого чорта вас носит в такую погоду? — спросил меня метеоролог аэродрома.

— Да вот, имел глупость принять всерьез предсказания метеоролога в Бэлфонте, — ответил я.

Лучше знать меньше…

Несколько лет назад, когда я был в Кливленде на воздушных гонках, четыре так называемых летчицы пригласили меня лететь на их машине «Белланка» на аэродром Скай Харбор, близ Чикаго. Я согласился. Мы пустились в путь, как только кончились гонки, горючего у нас было в обрез. Пришлось лететь против ветра, но я все же считал, что нам ничто не грозит. Я не знал, где находится аэродром Скай Харбор, но одна из сидевших в самолете девушек проходила там курс обучения, а три другие уверяли, что всю жизнь прожили в Чикаго и знают этот аэродром, как свою родную мать.

Когда мы приблизились к Чикаго, было уже темно. Я следовал указаниям моих спутниц. Мы летели на север. Кто-то крикнул, что нужно повернуть на восток. Я повернул на восток. Кто-то еще заорал, что мы летим неправильно, что забрали слишком далеко на восток. Я повернул на запад. Следующие четверть часа в машине творилось что-то невообразимое. — Восточнее, севернее, южнее, западнее, — кричали они наперебой. Я потерял терпение. — Знаете вы, где аэродром или нет? — вспылил я. — Вон он! — закричали они хором. У меня вырвался вздох облегчения, и я приготовился итти на посадку. Но это не был аэродром. Я проверил, сколько у меня бензина, бензина оставалось очень мало. Я взял инициативу в свои руки, вернулся в городской аэропорт и пополнил запас горючего. Мы опять взлетели. Теперь, когда баки были полны, я воспринимал всю ситуацию юмористически. Я дал моим спутницам пошуметь в свое удовольствие, и в конце концов они нашли-таки аэродром. Я окликнул девушку, которая там обучалась, и спросил ее, нет ли вблизи аэродрома каких-нибудь препятствий. — Никаких! — заверила она меня. Я, насколько мог, осмотрел все поле. Прожекторов не было (а они утверждали, что аэродром прекрасно освещается!). Я выключил мотор и начал планирующий спуск. У моего левого уха прожужжала мачта линии высокого напряжения. Мы пролетели в двух дюймах от проводов. И это называлось — «вблизи аэродрома нет никаких препятствий!»

Скрытые пороки

Почти всякий раз перед воздушными гонками на призы на сцене появляется уйма новых моделей самолетов. Часть их не проходит всех нужных испытаний (для гонок можно получить специальное разрешение), и ни один из них не соответствует идеалу самолета, на котором вам хотелось бы покатать вашу бабушку. Но все это высокоскоростные машины, а в гонках на приз важна скорость, и возможно большая скорость.

Как-то летним вечером я подрулил к ангару и увидел на линии с иголочки новый, скоростной, свободнонесущий моноплан. Крылья его имели большие прорезы в форме буквы L. Моноплан принадлежал Рэду Деверо, который собирался лететь на нем в Национальном воздушном дерби. Пока я сидел и глядел на самолет, появился и Рэд. Он рассказал мне, что на пути из Уичиты, где самолет строился, крылья его при каждом порыве ветра отчаянно вибрировали. Колебания были такие сильные, что Рэд едва мог удержать ручку. Он попросил меня испробовать самолет и сказать ему, возможно ли лететь на нем в предстоящих гонках.

Я надел парашют и влез в кабину. Уже разогревая мотор, я решил распорядиться, чтобы с самолета сняли дверцу. В случае чего так легче будет вылезти. Я некруто повел самолет вверх, дошел до шести тысяч футов. Чтобы прощупать его, я пикировал, сделал несколько виражей, бочек, мертвых петель и штопоров. Все, казалось, шло прекрасно. Я снизился и сказал Рэду, что машина в полном порядке.

На следующий день, когда этот самолет первым пикировал над Бостонским аэродромом, у него отломилось крыло, и он врезался в болото. В катастрофе погибли Рэд и женщина, на которой он женился всего несколько месяцев назад.

Смерть отдыхает от трудов

Один мой приятель был знаком с доктором, у которого хранился старый скелет. Скелет был не нужен доктору, он почти год провисел у него в шкафу без всякого употребления. Я решил пустить его в дело. Я скрепил череп и челюсти тонкой проволокой. За проволоку я продел две веревочки. Если потянуть за одну, скелет поворачивал голову вправо и влево, если дернуть другую — он стучал зубами. Я привязал скелет на одно из сидений самолета «Тревелэр» с двойным управлением. Сам я уселся на другое сиденье и взлетел. Стоило мне пригнуться пониже, и снаружи меня не было видно. Казалось, что самолетом управляет скелет. Джим Драммонд, мой бортмеханик, лежал на полу машины и следил за тем, чтобы скелет вел себя надлежащим образом.

Я знал, что в этот день Эрик Вуд и Пит Брукс летают в строю над аэродромом Флойд Беннет. Они только что вступили в запасный корпус армии и из кожи вон лезли, чтобы добиться успехов на новом поприще. Я наметил их своими первыми жертвами. Мы без труда нашли их звено. Пит летел непосредственно за вожаком, и по физиономии его было видно, что он очень старается и чрезвычайно доволен собой. Он проделывал все маневры очень чистенько и точно. Я подтянулся к его самолету. В первую секунду он не заметил меня. Когда он обернулся, я подал знак Джиму. Скелет глянул Питу прямо в лицо и защелкал зубами. Лицо Пита превратилось в маску изумления и ужаса. Он повернулся к своему звену — пришлось, иначе он рисковал столкнуться с другими самолетами. Но долго он выдержать не мог и опять повернул голову в нашу сторону. Щелк-щелк — застучали зубы скелета. Это повторилось и в третий, и в четвертый раз, пока я, наконец, не сжалился над Питом. У него уже глаза на лоб лезли, — одним глазом он следил за звеном, другим смотрел на скелет. Я угостил его напоследок шикарным стаккато на скелетовых зубах, качнул крыльями и полетел на поиски новой добычи.

Сознался

Джимми Дулитл демонстрировал американские самолеты по всему свету. Во время одного из своих турнэ он сделал посадку на Яве, в Бандонге, где находился штаб Голландского вест-индского воздушного корпуса. У них там было несколько самолетов «Кэртис Хок» с моторами «Конкверор». Джимми попросили подняться на одном из них и продемонстрировать его в полете.

Джимми больше получаса проделывал в воздухе всевозможные выкрутасы и вошел во вкус. Он решил еще спикировать с высоты около шести тысяч футов и в заключение показать им, как близко от земли можно выйти из такого пике.

Он сделал горку и пошел вниз, прямо вниз. Ближе и ближе к земле ревел самолет. Джимми дернул ручку на себя с тем расчетам, чтобы только-только не задеть за землю, и тут обнаружил, что упустил из виду кой-какие мелочи. Во-первых, он только что летел на Хоке с мотором «Циклон», куда более легком, чем тот, на котором он в эту минуту отчаянно старался не вскопать аэродром. Во-вторых, он привык садиться на более легком самолете примерно на уровне моря, где воздух много плотнее, чем над расположенным на высоте двух с половиной тысяч футов Бандонгским аэродромом, столкновения с которым он теперь старался избежать. Непривычно тяжелый корабль камнем прорезал непривычно разреженный воздух и при выходе из пике легонько стукнулся о землю. Он только «поцеловал» ее и опять взмыл в воздух.

Джимми летел и гадал, снесло у него шасси или нет; он сделал круг, сел и убедился, что нет, не снесло.

Когда он стал вылезать из кабины, его окружили голландские офицеры. — Ай да Джимми! — заговорили они все разом, похлопывая его по спине. — Такого искусного полета мы еще никогда не видели.

— Гм, — фыркнул Джимми, который все еще не мог опомниться, что остался в живых. — Искусный полет, как бы не так! Более идиотского полета я еще никогда не совершал.

Они, разумеется, тоже это знали, только выражались вежливее. И с тех пор Джимми необычайно вырос в их глазах, потому что он сознался в своем промахе, вместо того чтобы соврать что-нибудь и вывернуться.

Было времечко…

Джордж Вейс, один из компании летчиков, которые водят фотосамолет газеты «Дэйли Ньюз» — знаете эти «снимки с воздуха» в иллюстрированных газетах? — рассказал мне забавный случай про себя и покойного капитана Роджерса из военного флота.

Капитан Роджерс летал когда-то очень давно, еще во времена самолетов «Райт» с толкающим винтом. Несколько лет назад он встретился с Джорджем в Вашингтоне и попросил его доставить его на самолете к нему домой, в Хавр-де-Грес, штат Мэриленд. Он уверял Джорджа, что там, около самого его дома, есть поле, на котором можно приземлиться. Он сказал, что сам приземлялся на этом поле.

Джордж полетел с ним на своем пассажирском самолете «Тревелэр».

Когда они очутились над домом капитана, тот показал ему поле.

— Да там полно коров, — запротестовал Джордж.

— Это ничего, — сказал капитан, — вы сделайте круга два над полем, и кто-нибудь выйдет и прогонит их.

Джордж послушался, и действительно кто-то вышел и прогнал коров с поля.

— И все-таки я не смогу посадить здесь машину, — заявил Джордж, — поле слишком маленькое.

— Уверяю вас, что сможете, — обнадежил его капитан. — Я сам здесь садился.

Джордж сделал еще круг над полем. Он рассказывал потом, что оно казалось ему величиной с хороший носовой платок, и по краям его росли высокие деревья.

— Вы твердо уверены, что садились здесь? — не унимался Джордж.

— Ну, конечно, — подтвердил капитан. — Давайте, давайте, места вполне достаточно.

Джордж сказал себе, что уж если капитану хватило здесь места для посадки, то, чорт возьми, хватит и ему.

Он рассказывал, что, в конце концов, прямо свалился на деревья, не столько спланировал, сколько упал, и брякнулся на поле с такой силой, что самолет неминуемо должен был разбиться, но почему-то уцелел. Джордж остановил его в пятидесяти футах от деревьев, — пришлось раньше времени выключить мотор и всей силой навалиться на тормоза. Он рассказывал что был в совершенном недоумении, — как же теперь отсюда выбраться, не поломав самолета.

Вечером, сидя за бутылкой в доме капитана, Джордж спросил его: —Ну, капитан, скажите мне теперь правду. Вы действительно садились на этом поле?

— Разумеется, — ответил капитан. — Было это, правда, давно, в 1912 году, и летал я на «Райте» с толкающим винтам.

Джордж прыснул в рюмку. Старые «Райты» садятся так медленно, что, летая на них, можно, вместо аэродрома, обойтись хоть обеденным столом.

— И помните деревья, что растут вокруг поля? — продолжал капитан. Джордж помнил деревья. — Ну, так вот, в 1912 году это были низкие кустики.

С лучшими намерениями

Эдди Бэргин, один из самых старых пилотов на аэродроме Рузвельта, рассказывал мне, как последний старый навес на их аэродроме был попользован в качестве маяка, чтобы указать попавшему в беду летчику дорогу на аэродром.

Рэсс Симпсон — во время войны американский летчик-инструктор в Госпортской школе в Англии, а сейчас агент на аэродроме Рузвельта — поднялся однажды вечером на стареньком учебном самолете с первой световой воздушной рекламой, когда-либо появившейся над Нью-Йорком. Пока он летал, весь аэродром затянуло туманом.

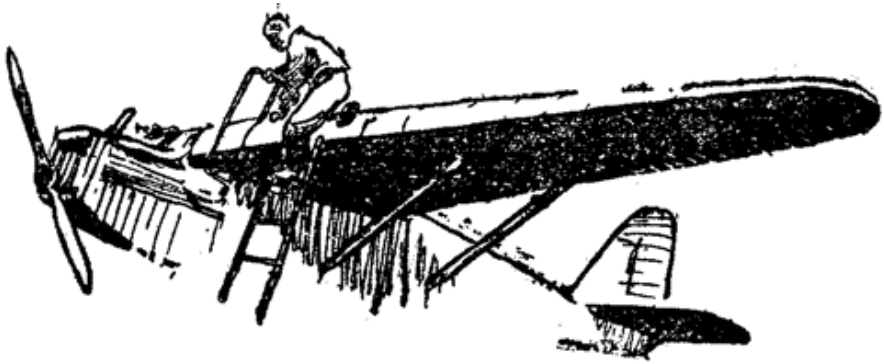
Скоро с земли стало слышно, что он возвращается. Товарищи слышали шум его; мотора, но самолета не было видно. Они знали, что он не видит аэродрома и блуждает где-то выше тумака.

Они решили помочь ему. Достали баки с бензином, облили бензином старый навес, стоявший немного в стороне от ангаров, и подожгли эту развалину. Они собрали пустые ящики от моторов, разломали их и навалили на горящий навес. Получился такой костер, что одно время они даже опасались, как бы огонь не перекинулся на ангары. Они надеялись, что Рэсс увидит красное пятно в тумане и таким образом сможет найти аэродром. Наконец они услышали, как Рэсс выключил мотор. Услышали, как зашумел, планируя, самолет и как он ударился о землю. По звуку они поняли, что он сильно пострадал при посадке.

Они вскочили в автомобиль и стали носиться в темноте и тумане по всему аэродрому в поисках разбитого самолета. Эдди утверждает, что поиски длились не меньше получаса.

Когда самолет был, наконец, обнаружен, они увидели, что Рэсс залез на него, сидит и курит папиросу. Оказалось, что вся их работа пошла впустую. Рэсс не увидел никакого красного пятна. Он просто пикировал наудачу в туман и на аэродром попал совершенно случайно.

Постарался для армии



Окончив летные школы Брукс и Келли, я получил назначение на аэродром Сэлфридж, в Детройте. Делать мне там было почти нечего, и я заскучал. Я узнал, что в Экроне, совсем близко от города, где я родился и вырос, готовится авиационный праздник. Я решил, что было бы приятно отправиться туда, повидать старых знакомых и провести несколько фигурных полетов. Я получил, как полагалось, разрешение от начальства и пустился в путь на самолете «Томми Морз». Аэропланы Морз уже в то время сильно устарели, и в армии их старались как можно скорей заменить более современными моделями. Их оставалось в употреблении всего несколько штук.

В Экроне, когда я прилетел туда, шла оживленная подготовка к празднику. Я решил, что не пожалею себя, — покажу им, на что способен местный уроженец. Первое отделение моей программы прошло отлично. Я пикировал, делал мертвые петли, бочки и другие фигуры. Для финала я придумал особую посадку с фокусом, такую эффектную, что зрители должны были ахнуть от восторга, как один человек. Посадка эта мне не совсем удалась. Я плохо рассчитал расстояние и сел на крыло. Очень вышло неудобно. Ничего не оставалось, как только телеграфировать в Сэлфридж с просьбой выслать мне новое крыло. Ответная телеграмма гласила, что подходящих крыльев сейчас нет и чтобы я погрузил самолет в поезд и отправил на аэродром. Это поставило меня в тупик. Я понятия не имел, как нужно разбирать самолет. Я тщательно осмотрел свой старый «Морз» со всех сторон, но так ничего и не придумал. Нужно было упаковать его в ящик, и притом быстро. Я раздобыл пилу. Отпилил исправное крыло, потом пострадавшее крыло и хвостовое оперение. Я запихал все это в ящик и отправил, куда следовало. Самолет, разумеется, пришлось выбросить.

Так я помог армии избавиться еще от одного «Томми Морза».

В защиту

Недавно я сидел один в кино. Показывали хронику. На экране появилась шустрая, плутоватая физиономия Джимми Дулитла. За ним был виден скоростной низкокрылый цельнометаллический самолет «Вулти», на котором Джимми незадолго до того чуть-чуть не побил рекорд для линейных самолетов на трассе Лос-Анжелос — Нью-Йорк.

«Я сам виноват, что не показал лучшего времени, — заговорило изображение Джимми. — Я не использовал всех возможностей машины, на которой летел. Ночью я отклонился от своего курса и вышел к морю на двести миль южнее того пункта, который я себе наметил. Вот вам еще один пример скверного вождения самолетов».

Вскоре после этого я увиделся с Джимми в Баффало.

— Что у тебя там вышло, Джимми? — спросил я, когда речь зашла о полете, о котором он говорил в кино. — Ты что, долго летел над облаками? — продолжал я, великодушно давая ему понять, что я, разумеется, представляю себе дело так: погода была скверная, большую часть пути ему пришлось лететь над облаками, не видя земли, поэтому он и сбился с курса.

— Нет, — объяснил он. — Я летел не над облаками, а в облаках, десять с половиной часов. Выйти из них вверх я не мог, потому что выше шестнадцати тысяч футов самолет сейчас же покрывался льдом. Спуститься ниже облаков я не мог по нескольким причинам. На пути были высокие горы. К тому же, если б я летел низко, я пробыл бы в воздухе еще дольше, и мне не хватило бы горючего до Нью-Йорка, потому что машина была перегружена и только на высоте в пятнадцать тысяч футов мотор достигал полной мощности и горючее расходовалось наиболее рационально. Вот и пришлось лететь в облаках. А потом меня спутали радиосигналы. Они ведь не все одинаковой силы. Я считал, что самые сильные ближе всего от меня, а это не всегда так. Этот полет меня многому научил. Мне кажется, что, попробуй я еще раз, я провел бы его удачнее.

Он говорил теперь так, как профессионал говорит о деле с профессионалом. Я сразу увидел, что при тех условиях, в которых он оказался, отклонение на двести миль — это совсем не так плохо. Я счел бы совершенно правильным, если бы он поподробнее рассказал о своем полете публике. И вспомнив, как он, даже не пытаясь оправдаться, заявил: «Вот вам еще один пример скверного вождения самолетов», я подумал, что мой Джимми — право же молодец.

Я умер

Вот завещание Джимми Коллинза, летчика испытателя[8].

Это, как он сам охарактеризовал его, «Слово моей жизни и смерти. Слово мечты, которая вдохнула в меня дыхание жизни, а потом погубила меня».

Тело Джимми Коллинза нашли в пятницу но кладбище Пайнлон, близ Фарминдэйла, на Лонг-Айленде, под обломками самолета «Грумман», который он испытывал для военного флота. Он упал с высоты десяти тысяч футов. Тело его было разбито, скрючено, изуродовано.

В его завещании — в этой исповеди поэта, который летал сначала ради красоты, а потом ради хлеба — та же отвага и лиризм, та же прямота и цельность, какими был отмечен человек, написавший его.

Он написал его — шутки ради, по его словам; с чувством горечи, как нам теперь кажется, — шесть месяцев назад. Вот как это случилось:

В октябре Коллинз поехал в Баффало испытывать новый бомбардировщик Кэртиса для военного флота. Перед отъездом он обедал со своим старым другом Уинстеном Арчером, редактором отдела «Последние новости» в газете «Пост». Уинстен написал заметку о Коллинзе и его изумительной работе и просил его, по возвращении из Баффало, дать ему статью о своих последних достижениях.

Дальнейшее лучше всего будет рассказать словами самого Коллинза.

Он писал своей сестре на Запад: «Я задумался о его

предложении, и мне пришло в голову, что, может, я и не вернусь, потому что работа опасная, и тогда бедный Арчер останется без статьи… И я забавы ради подготовил ему материал на случай, что расшибусь. Правда, заботливо с моей стороны?.. В общем, я не расшибся. А жаль, для Арча это был бы выигрышный номер…»

В ту пятницу Джимми должен был закончить свою карьеру летчика-испытателя. Он испытывал военные машины, потому что ему нужны были деньги, чтобы прокормить жену и детей.

Вскоре он должен был перейти на литературную работу.

Писательская деятельность Джимми заканчивается теперь — его завещанием. Он предпослал ему следующие строки:

«То, что вы сейчас прочтете, — слова Джэймса Г. Коллинза, и притом не продиктованные «нашему корреспонденту», а написанные собственноручно, хотя, в некотором роде, и после смерти».

Я умер.

Как я могу это говорить?

Я не могу сказать вам устным словом: «Я умер».

Но есть не только устное слово.

Есть еще написанное слово. У него другие измерения в пространстве и во времени. Вот написанным словом я и могу вам сказать: «Я умер».

Но есть не только устное и написанное слово. Есть еще неосязаемое, непроизнесенное слово смутных раздумий, мечты, страсти. Это слово жизни и смерти.

Это было слово моей жизни и моей смерти. Слово мечты, которая вдохнула в меня дыхание жизни, а потом погубила меня.

Мечта. И жизнь. И смерть.

У меня была мечта. Была всегда. Я не могу вам сказать, в чем она заключалась. Знаю только, что одним из ее символов было — летать.

Это началось еще в юности. Я не помню, когда это началось.

Когда я стал старше, это овладело мной еще сильнее.

Такая долгая мечта, такое страстное желание не могли не сбыться.

И я взлетел.

Я помнил мечту в дни моей юности, помнил огонь и восторг, и как сияние мечты озарило мой мир и мою сияющую молодость.

Она была моим создателем. Она создала мне жизнь, ибо не хлебом одним живет человек. Так не прожить. Только мечты и видения дают настоящую жизнь.

Но пришли тяжелые дни. Сияние померкло, и проступили земные цвета. Честолюбие, деньги. Любовь, и заботы, и горе.

Любопытно, как сильна сила слабости в женщинах и их детях, когда видишь, как твои мечты, невысказанные, глядят их глазами. И старше я стал, и неспокойные дни наступили на земле.

Наконец пришло время, когда питаться стало важнее, чем летать, и деньги стали великой ценностью.

Да, деньги стали великой ценностью, и мне предложили денег, и еще чуть мерцала прежняя, большая мечта.

Самолет был прекрасен. Его серебряные крылья сверкали на солнце. Шум мотора был громкой песней, подымавшей его высоко, высоко.

А потом…

Вниз.

Вниз мы ринулись, прочь от голубой высоты. Прямо вниз.

Быстрее.

Еще быстрее. В пикирующем полете испытывали свою силу.

Страх?

Да, я стал старше. Но страх упрямый. Страх дерзания и мужества. И смешанный с остатками великой силы моей прежней мечты, даже сейчас.

Вниз.

Вниз.

Рев сверкающей стали, внезапный блеск… да, да вот оно… отрываются крылья… Слишком хрупкие… крылья… мечта… тяжелые дни.

Холодный, но трепетный фюзеляж — последнее, что почувствовало мое теплое, живое тело. Протяжный, громкий рев мотора — страшный, нарастающий, переходящий в оглушительный грохот при встрече с землей — был моей смертной песней.

И вот я умер.

notes

Примечания

1

Уолтер Дюранти много лет был московским корреспондентом газеты «Нью-Йорк Таймс».

2

Коллинз перефразирует названия двух литературных произведений: «Смерть на арене» Хемингуэя и «Воссоединение в Вене» Ноэля Коуарда. Напомним, что в Оклахоме находилась семья летчика.

3

Приблизительно шестьдесят восемь кило.

4

Приблизительно 0,5 литра.

5

Уилл Роджерс — популярный фельетонист и оратор по радио. Роджерс шутил, что ему принадлежит рекорд полетов в качестве пассажира. В 1935 году он погиб в авиационной катастрофе на Аляске во время перелета в СССР вместе с знаменитым летчиком Уайли Постом.

6

С 1919 по 1934 год в США действовал «сухой закон». В Мексике спиртные напитки продавались беспрепятственно. Возглас Коллинза объяснил мексиканцам вынужденную посадку самолетов. Они решили, что американцы прилетели выпить.

7

Четвертое июля — в США праздник, День Независимости.

8

Этот некролог принадлежит американским издателям книги трагически погибшего Коллинза.